

# RELATÓRIO COMPARATIVO RP2 – 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





# 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



# FICHA TÉCNICA

## **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**

**Diretor-geral:** Marcelo Vinaud Prado

**Diretor:** Davi Ferreira Gomes Barreto

**Diretor:** Weber Ciloni

**Diretora:** Murshed Menezes

**Diretor:** Alexandre Porto

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

**Chefe:** Noboru Ofugi

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

**Superintendente:** Rosimeire Lima de Freitas

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

**Superintendente:** João Paulo de Souza

## **Superintendência de Fiscalização (SUFIS)**

**Superintendente:** Mauricio Hideo Taminato Ameomo

## **Superintendência Executiva (SUEXE)**

**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 - ASTEC

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Wilbert Ribeiro Junquilha - SUPAS

Ana Beatriz Rodrigues Castro - SUEXE

## **II - Suplentes**

André Dulce Gonçalves Maia - ASTEC

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Rafael de Carvalho Bastani - SUFIS

André Ricardo Rodrigues - SUPAS

Elisa Guedes Guerra – SUEXE

## **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 a sua criação, representar o Brasil perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério 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 anexos resultantes destas, complementarmente ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

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

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

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

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

Além do ATIT, outro marco regulatório de transporte terrestre internacional entre os países da América do Sul foi firmado no âmbito da Comunidade Andina (CAN), que possui como membros a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Esse marco é composto pela Decisão nº 398,

---

de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia e a Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

Assim, o presente estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela Agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos da Colômbia, do Equador e do Suriname, além da realização das análises necessárias para a comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT. Ressalta-se que, dos membros da CAN, apenas Colômbia e 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 compõem as atividades deste projeto o levantamento dos instrumentos normativos vigentes no âmbito da CAN e a 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 – Malha rodoviária federal brasileira .....	34
Figura 2 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros .....	38
Figura 3 – Malha rodoviária da Colômbia .....	47
Figura 4 – Organograma do arranjo institucional para o transporte internacional terrestre da Colômbia Fonte: Colombia (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020) .....	56
Figura 5 – Limites internacionais da Colômbia .....	60
Figura 6 – Malha rodoviária do Brasil e da Colômbia .....	63
Figura 7 – Malha ferroviária do Brasil e da Colômbia .....	67

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Malha rodoviária federal: pavimentada, não pavimentada e planejada .....	35
Gráfico 2 – Modos de transporte utilizados nas exportações e importações brasileiras com a Colômbia .....	64

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes .....	29
---	----

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil .....	33
Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira .....	36
Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga .....	37
Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos da Colômbia .....	44
Tabela 5 – Rede primária por departamento em 2018 na Colômbia .....	45
Tabela 6 – Frota total de veículos de cargas da Colômbia em 2017 e 2018 .....	49
Tabela 7 – Avaliação da estrutura viária colombiana .....	49
Tabela 8 – Frota total de veículos de passageiros da Colômbia em 2017 e 2018 .....	50

Tabela 9 – Número e a porcentagem mensal de fluxos migratórios estrangeiros via terrestre na Colômbia (2019) .....	51
Tabela 10 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Colômbia.....	62
Tabela 11 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Colômbia.....	64
Tabela 12 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Colômbia .....	67
Tabela 13 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	116
Tabela 14 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro.....	120
Tabela 15 – Tabela de tarifas cobradas no âmbito do RNET, administrado pelo RUNT .....	122
Tabela 16 – Classificação veicular para cobrança de pedágios na Colômbia .....	129
Tabela 17 – Taxas de pedágio a serem cobradas em 2013 por categorias de estação e veículo.....	129
Tabela 18 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	131
Tabela 19 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados .....	144
Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a passageiros .....	145
Tabela 21 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	146
Tabela 22 – Normas técnicas colombianas relacionadas ao transporte terrestre de produtos perigosos.....	154
Tabela 23 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos .....	156
Tabela 24 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	168
Tabela 25 – Limites de peso dos veículos no Mercosul .....	168
Tabela 26 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul .....	169
Tabela 27 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga na CAN .....	169
Tabela 28 – Limites de peso dos veículos transportadores de carga na CAN .....	170
Tabela 29 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN.....	171
Tabela 30 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelo Ciclo Transitório de Serviço Pesado.....	173
Tabela 31 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelo Ciclo ETC .....	174
Tabela 32 – Limites de emissão de gases para veículos leves e medianos avaliados pelo Ciclo NEDC .....	174
Tabela 33 – Limites de emissão de gases para veículos leves e medianos avaliados pelo Ciclo FTP .....	175

Tabela 34 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelos ciclos ESC, ETC e ERL .....	176
Tabela 35 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul .....	177
Tabela 36 – Limites de ruídos para veículos no Brasil .....	177
Tabela 37 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário (Proconve P8) .....	178

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	Antiblockier-Bremssystem
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
ACE 72	Acordo de Complementação Econômica Colômbia-Mercosul
ACFI	Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos
AET	Autorização Especial de Trânsito
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ALC	Área de Livre Comércio
ALVW	Ajusted Loaded Vehicle Weigth
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATIT	Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
BANREP	Banco de la República
CAATT	Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre
CAN	Comunidad Andina
CARICOM	Comunidade do Caribe
CDA	Centros de Diagnóstico Automotor
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CI	Certificado de Idoneidad

---

CIA	Central Intelligence Agency
CIEF	Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
COMBIFRON	Comissão Binacional Fronteiriça
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPIC	Carta de Porte Internacional por Carretera
CPIR	Carta de Porte Internacional por Rodovia
CPP	Comissão sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CRT	Sigla utilizada para se referir à Carta de Porte Internacional
CSA	Coordenação do Sistema Aduaneiro
CTB	<i>Código de Trânsito Brasileiro</i>
CTMC	Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas
CVR	Composições de Veículos de Carga Remontadas
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estatística
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF	Departamento da Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
DTAI	Declaração de Trânsito Aduaneiro
ECAT	<i>Subcuenta de Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito</i>
ECOSOC	Conselho Econômico e Social
EPA	Environmental Protection Agency

ERL	European Load Response
ESC	European Stationary Cycle
ETC	European Transient Cycle
EUA	Estados Unidos da América
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FTP	Federal Test Procedure
GATT	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
GMC	Grupo Mercado Comum
GTMP	Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas
HDV	Heavy-Duty Vehicle
HHDGE	Heavy Heavy-Duty Gasoline Engines
HLDT	Heavy Light-Duty Truck
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICONTEC	Instituto Colombiano de Normas Técnicas
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INDIRA	Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
Invías	Instituto Nacional de Vías
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
ISO	International Organization for Standardization
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LCVM	Licença para Uso da Configuração de Veículo Motor
LDT	Light-Duty Truck
LDV	Light-Duty Vehicle
LHDGE	Light Heavy-Duty Gasoline Engines
LLDT	Light-Light Duty Truck
LOP	Licença Operacional
LPI	Logistics Performance Index

LVW	Loaded Vehicle Weigth
MCI	Manifiesto de Carga Internacional
MDPV	Medium-Duty Passenger Vehicle
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifiesto Internacional de Carga
MIE/DTA	Manifiesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro
Mincomercio	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Minfra	Ministério da Infraestrutura
Mintransporte	Ministerio de Transporte
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
NBR	Norma Brasileira
NEDC	New European Driving Cycle
NTC	Norma Técnica Colombiana
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OFI	Operador Ferroviário Independente
OI	Organização Internacional
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PEOTP	<i>Permiso Especial de Origen para Transporte Proprio</i>
PF	Polícia Federal
PIS	Programa de Integração Social
PNPM-TRC	Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas
POPS	<i>Permiso Originário de Prestación de Servicios</i>
PPP	Parceria Público Privada
PPS	<i>Permiso Prestación Servicios</i>

PRF	Polícia Rodoviária Federal
Proconve	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
RCF-DC	Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga
RCOTM-C	Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas
RCTR-C	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RCTR-VI	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RFID	<i>Radio-Frequency IDentification</i>
RNET	Registro Nacional de Empresas de Transporte público e privado
RNITT	Registro Nacional de Infrações de Trânsito e Transporte
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
RUNT	<i>Registro Único Nacional de Trânsito</i>
SCF	Sistema de Controle de Frotas
SEAE	Secretaria de Acompanhamento Econômico
SEFID	Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação
SFC	Superintendencia Financiera de Colombia
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte Mercosul
SISCSV	Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular
SMLDV	<i>Salarios mínimos legales diarios vigentes</i>
SNV	Sistema Nacional de Viação
SOAT	<i>Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito</i>
SRC	Seguro de Responsabilidade Civil
STF	Supremo Tribunal Federal
SUIT	Sistema Único de Informação de Trâmites
SuperTransporte	Superintendencia de Puertos y Transporte
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TAF	Termo de Autorização de Fretamento
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TCP	Transportador de Carga Própria
TCU	Tribunal de Contas da União

---

TEC	Tarifa Externa Comum
TED	Termo de Execução Descentralizada
TKU	Toneladas por Quilômetro Útil
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe

# SUMÁRIO

<b>1. Introdução</b> .....	<b>19</b>
<b>2. Metodologia</b> .....	<b>25</b>
<b>3. Contextualização</b> .....	<b>27</b>
3.1. Integração regional por blocos econômicos .....	27
3.2. Organizações internacionais .....	28
3.2.1. Associação Latino-americana de Integração (ALADI) e o ATIT.....	29
3.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul) .....	30
3.2.3. Comunidad Andina (CAN) .....	31
3.2.4. Comunidade do Caribe (CARICOM).....	31
3.3. Brasil .....	32
3.3.1. Geografia e demografia.....	33
3.3.2. Mapa rodoviário.....	34
3.3.3. Características gerais do transporte de cargas .....	35
3.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros.....	37
3.3.5. Ordenamento jurídico .....	39
3.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional .....	40
3.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	42
3.4. Colômbia .....	43
3.4.1. Geografia e demografia.....	43
3.4.2. Mapa rodoviário.....	44
3.4.3. Características gerais do transporte de cargas .....	48
3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros.....	50
3.4.5. Ordenamento jurídico .....	52
3.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional .....	55
3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	57
<b>4. Relações entre Brasil e Colômbia</b> .....	<b>59</b>
4.1. Interações fronteiriças .....	59
4.2. Malha rodoviária .....	62
4.3. Transporte rodoviário de cargas .....	63
4.4. Transporte rodoviário de passageiros .....	65

4.5. Malha ferroviária .....	66
4.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	67
<b>5. Visita técnica .....</b>	<b>69</b>
<b>6. Análises comparativas .....</b>	<b>71</b>
6.1. Autorizações, documentos de transporte e serviços .....	71
6.1.1. Autorizações .....	71
6.1.2. Documentos de transporte .....	93
6.1.3. Documentos de trânsito .....	99
6.1.4. Serviços .....	105
6.2. Tarifas e pedágios .....	116
6.2.1. Tarifas .....	118
6.2.2. Pedágios .....	127
6.3. Seguros .....	131
6.3.1. Seguros relativos a cargas e mercadorias .....	136
6.3.2. Seguros relativos a pessoas e a terceiros .....	139
6.4. Produtos perigosos .....	146
6.5. Normas técnicas .....	156
6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos .....	159
6.5.2. Limites de dimensões e pesos .....	168
6.5.3. Limites ambientais .....	171
6.6. Infrações e sanções .....	179
6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros .....	182
6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas .....	186
6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos .....	189
6.6.4. Fiscalização .....	191
6.7. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	193
<b>Referências .....</b>	<b>197</b>
<b>Apêndices e anexos .....</b>	<b>241</b>
<b>Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira .....</b>	<b>243</b>
<b>Apêndice 2 – Resumos da legislação colombiana .....</b>	<b>283</b>
<b>Apêndice 3 – Resumos da legislação internacional .....</b>	<b>305</b>
<b>Anexo 1 – Ofício SEI Nº 18387/2019/ ASTEC/DIR-ANTT .....</b>	<b>319</b>

**Anexo 2 – Correspondência nº 22 da embaixada do Brasil em Bogotá, Colômbia**  
..... 321



# 1. Introdução

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

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

Para tanto, o *Relatório Comparativo 2* analisa e compara as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil e da Colômbia, contemplando o conjunto de atividades que, dentro do **Objeto 1 – Levantamento, análise e comparação dos instrumentos normativos**, compõem a **Fase 1 – Obter e organizar informações** e a **Fase 2 – Estudar os instrumentos normativos levantados e realizar análises comparativas**.

O presente relatório está segmentado em cinco capítulos, além desta introdução, quais sejam:

- » Metodologia
- » Contextualização
- » Relações entre Brasil e Colômbia
- » Visitas técnicas
- » Análises comparativas.

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 terrestre internacional, principalmente de passageiros. A seguir é apresentado um compilado dessas normas adotadas pelos países sul-americanos:

- » Brasil:
  - Portaria nº 120, de 17 de março de 2020: dispõe sobre a restrição excepcional e temporária (por 15 dias, até 1º de abril) de entrada no País de estrangeiros oriundos da Venezuela. A portaria não impede o transporte rodoviário de cargas (BRASIL,

2020c). Foi prorrogada pela Portaria nº 158, de 31 de março de 2020, com vigência até 30 de abril de 2020 (BRASIL, 2020e).

- Portaria nº 125, de 19 de março de 2020: dispõe sobre a restrição excepcional e temporária (por 15 dias, até 3 de abril) de entrada no País de estrangeiros oriundos dos seguintes países: Argentina, Bolívia, Colômbia, Guiana Francesa, Guiana, Paraguai, Peru e Suriname. A portaria não impede o transporte rodoviário de cargas (BRASIL, 2020d). Foi prorrogada pela Portaria nº 8 do Ministério da Justiça e Segurança Pública, de 2 de abril de 2020, com vigência até 2 de maio de 2020 (BRASIL, 2020a).
- Portaria nº 132, de 22 de março de 2020: dispõe sobre a restrição excepcional e temporária (por 30 dias, até 21 de abril) de entrada no País, por via terrestre, de estrangeiros provenientes do Uruguai. A portaria não impede o transporte rodoviário de cargas, nem o tráfego de residentes fronteiriços (BRASIL, 2020e).
- 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, 2020b). Mais informações sobre esse órgão podem ser verificadas na seção 3.3.6.
- Portaria ANTT nº 117, de 25 de março de 2020: suspende por 90 dias (até 23 de junho) as atividades de fiscalização de peso nas rodovias federais sob a circunscrição da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2020b).
- 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, 2020e).
- 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, 2020f, p. 98).

» Argentina:

- Decreto nº 260/2020, de 12 de março de 2020: decreta a Emergência Sanitária do 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, 2020a).

- 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, 2020c). Foi prorrogado pelo Decreto nº 331/2020 (ARGENTINA, 2020d) e pelo Decreto nº 365/2020 (ARGENTINA, 2020e), que tem vigência até 26 de abril de 2020.
- Decreto nº 313/2020, de 26 de março de 2020 – Amplia os alcances da proibição de ingresso ao território nacional: amplia a proibição de ingresso ao território argentino para pessoas residentes no país e cidadãos argentinos com residência no exterior até o dia 31 de março de 2020 (ARGENTINA, 2020b).

» 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 pelos Decretos Supremos nº 4.200/2020 e nº 4.214/2020, este com vigência até 30 de abril 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 (até 17 de junho de 2020). Esse estado de exceção permite a limitação do trânsito de pessoas e prevê assegurar distribuição de bens e serviços básicos (CHILE, 2020a).
- 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. Essa medida não afeta o transporte de cargas (CHILE, 2020c).
- 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, permitindo que os veículos que deveriam ser revisados em abril e maio o sejam apenas em junho e julho, respectivamente, a fim de evitar aglomerações. 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).

» Colômbia:

- Decreto nº 412, de 16 de março de 2020: estabelece o fechamento das fronteiras marítimas, terrestres e fluviais com o Panamá, Equador, Peru e Brasil no período de 17 de março a 30 de maio de 2020, bem como a continuidade do fechamento das fronteiras com a Venezuela – ordenado pelo Decreto nº 402/2020 (COLOMBIA, 2020c) – também até 30 de maio de 2020. O decreto não impede o transporte de cargas (COLOMBIA, 2020d).

- 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 Ministerio 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, 2020a). 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, 2020e) estão suspensas durante o período de vigência do Decreto nº 417/2020.

» 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 (até 15 de maio). 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, 2020a).
- 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).
- 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 cruzam as fronteiras por meios próprios e sobre o controle para o transporte de carga internacional e o livre trânsito fronteiriço (ECUADOR, 2020b).

» Guiana:

- O Ministério de Infraestrutura Pública suspendeu os serviços de *ferryboat* entre a Guiana e o Suriname a partir de 14 de março, até novo aviso.
- O Ministério de Relações Exteriores declarou o fechamento das fronteiras, suspendendo viagens para países com os quais a Guiana faz fronteira (GUYANA, 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 pelos decretos nº 3.478/2020 (PARAGUAY, 2020b), nº 3.490 (PARAGUAY, 2020c) e nº 3.525 (PARAGUAY, 2020d), este com vigência até 19 de abril.
- 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, 2020e).

» 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 (PERU, 2020a). Foi prorrogado pelo Decreto nº 51/2020 (PERU, 2020c) e pelo Decreto nº 64/2020 (PERU, 2020d), que tem vigência até 26 de abril de 2020.
- Decreto Supremo nº 046/2020, de 18 de março de 2020: complementa o Decreto Supremo nº 44/2020 (PERU, 2020b).

» 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, 2020a).
- 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, 2020b).

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



## 2. Metodologia

A metodologia utilizada no desenvolvimento dos estudos é caracterizada por dois marcos: (i) é empregada uma lógica própria, decorrente principalmente de observação de conteúdo do acordo mais relevante referente ao transporte internacional de cargas e passageiros na América Latina – o ATIT, enquadrando-se cada normativa por área de assunto predominante, por país e por tema; (ii) usa-se como alicerce analítico o método funcional do Direito Comparado para captar as divergências e semelhanças entre os múltiplos instrumentos normativos do Brasil e dos demais países analisados.

Nesse contexto, e no que tange ao processo operacional de estruturação lógica das normativas dos dois países analisados (Brasil e Colômbia), foram criadas divisões temáticas em função do conteúdo exposto no ATIT, no Segundo Protocolo Adicional ao *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre*, nas atas de reunião do Mercosul e nos acordos bilaterais ou multilaterais envolvendo os países ora analisados.

A fim de permitir a associação imediata entre as tratativas do Brasil e dos demais países estudados, optou-se pela separação dos seguintes temas:

- » Autorizações, documentos e serviços
- » Tarifas e pedágios
- » Seguros
- » Produtos perigosos
- » Normas técnicas
- » Infrações e sanções.

Além dessa classificação, todas as normativas foram verificadas quanto à existência de alterações ou revogações e quanto à possibilidade, *in abstracto* e *a priori*, de sua harmonização, levando-se em consideração se eram normativas referentes ao transporte internacional.

Após essa triagem das normativas, partiu-se para a segunda etapa de comparação. Considera-se o método funcional do Direito Comparado como diretriz metodológica da etapa de comparação do relatório. Optou-se por esse uso, pois, conforme defende Cury (2014), é possível desenvolver análises consistentes em abordagens holísticas que estudam sistematicamente o objeto, considerando-se semelhanças funcionais entre diferentes ordenamentos jurídicos. Dessa forma, definiram-se os diferentes instrumentos normativos da Colômbia e suas competências, bem como suas equivalências com os órgãos no Brasil para execução da tarefa sem prejuízos deliberativos para futura harmonização.

No que diz respeito ao transporte de produtos perigosos, há a necessidade de uma normativa que resguarde a segurança de trabalhadores que tenham contato com produtos químicos. Apesar de cada país estabelecer uma normativa quanto ao assunto, há uma regra geral formulada na Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e assinada em 25 de junho de 1990, em Genebra, que fixa as bases para que normativas nacionais sejam elaboradas e sejam postas em vigor em cada país. O Brasil internalizou essa regra, conhecida como Convenção

170, que trata da segurança na utilização de produtos químicos no trabalho, por meio do Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1988, incluindo-a em seu ordenamento jurídico nacional.

No caso da acessibilidade ao transporte sem discriminação às pessoas com deficiências, o Brasil internalizou, por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinado em Nova Iorque no dia 30 de março de 2007. Posteriormente, foram promulgados decretos que tratam de temas específicos na questão da acessibilidade, como o passe livre.

Portanto, a futura harmonização das normativas aqui comparadas, que tratam desses temas, se dará nas normativas nacionais promulgadas pelos países que se diferenciam entre si, uma vez que são adaptadas às especificidades de cada Estado, porém que se baseiam nos mesmos princípios.

## 3. Contextualização

Com o propósito de compreender o contexto em que o ordenamento jurídico de cada país está inserido, este capítulo destina-se a consolidar informações sobre integração regional por blocos econômicos e organizações internacionais. Também são apresentados dados específicos sobre a geografia, demografia, malha rodoviária, características gerais dos transportes de carga e de passageiros e os arranjos institucionais de cada país.

### 3.1. INTEGRAÇÃO REGIONAL POR BLOCOS ECONÔMICOS

Os blocos econômicos constituem processos de integração entre dois ou mais países que tenham interesse em se desenvolverem por meio de acordos e tratados. Há cinco níveis de integração, os quais variam conforme a adesão aos instrumentos facilitadores de comércio. O Brasil participa de alguns blocos, e a ação de harmonização da legislação rodoviária internacional de cargas e passageiros com países vizinhos caracteriza um avanço em alcançar um maior nível de integração.

O primeiro nível trata da área ou zona de preferência tarifária, em que os países criam acordos para diminuir o Imposto sobre Importação (II) incidente sobre um grupo ou da totalidade de mercadorias. As reduções são guiadas por um cronograma, podendo ser fixas ou gradativas e ter por objetivo a eliminação total da tarifa alfandegária, passando para o segundo nível de integração. Para isso, faz-se necessário o documento Certificado de Origem, que garante a procedência do produto como sendo de um país participante do bloco e sem o qual haverá necessidade de pagamento do imposto.

O segundo nível é a Área ou Zona de Livre-Comércio, no qual são eliminados os IIs, criando-se uma preferência para compra de mercadorias dos Países-Membros e, com isso, a geração de empregos, entre outros fatores desenvolvimentistas. O Certificado de Origem faz-se necessário para evitar que países terceiros comprem de um dos integrantes do bloco e reexportem a mercadoria, sem pagar devidamente pelos direitos alfandegários.

No terceiro nível tem-se a União Aduaneira, marcada, além da isenção do II, pelo fato de os Países-Membros passarem a tratar igualmente as importações advindas de outros países com o uso de uma tarifa externa igual para todos, conhecida como Tarifa Externa Comum (TEC).

Como quarto nível de integração tem-se o Mercado Comum, em que, além da ausência do II e da instauração da TEC, o tratamento de livre circulação é extrapolado para mão de obra e capitais, podendo, assim, eliminar as muitas barreiras de investimento estrangeiro entre os Estados-Membros, que atrasam os processos de internacionalização.

Por último, a situação de maior integração chama-se União Econômica. A diferença entre as demais etapas e está no foco político-econômico, e não apenas econômico, das medidas. A criação de um Banco Central e a tentativa de implementação de uma moeda única caracterizam o foco em tornar o desenvolvimento mais homogêneo e preocupado com questões como: inflação, endividamentos e demais questões públicas.

Em função da temática central do projeto, qual seja o transporte terrestre, serão analisadas organizações internacionais de integração regional como o Mercado Comum do Sul

(Mercosul), a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e a Comunidad Andina (CAN), por debaterem o tema e terem conseguido diversos avanços, inclusive no que se refere à homogeneização normativa entre os Países-Membros.

### 3.2. ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

As organizações internacionais (OIs) multiplicaram-se após o fim da Segunda Guerra Mundial como mecanismos mantenedores de ordem e paz no sistema internacional. No Parecer Consultivo de 11 de abril de 1949, da Corte internacional de Justiça, foi reconhecida a personalidade jurídica das OIs. Logo, são consideradas sujeitos de Direito Internacional Público, assim como os Estados.

Com o desenvolvimento das telecomunicações e o paralelo processo de globalização, as relações internacionais se tornaram mais dinâmicas e frequentes. No que tange ao comércio internacional, essas mudanças criaram a necessidade de apoio institucional, por meio das organizações internacionais, para que se evitassem fraudes e concorrência desleal e se aumentasse a integração. Uma das formas de se alcançar esses objetivos, especificamente no sentido de integração logística, foi a criação de OIs cujo escopo de atuação envolve temas como: controle fronteiriço, infraestrutura logística, questões sobre transportes dos mais diversos modais, entre outros.

O Quadro 1 apresenta algumas OIs latino-americanas preocupadas com o processo de integração regional e que discutem temas de infraestrutura e coordenação logística, das quais serão brevemente descritas o Mercosul, a ALADI e a CAN, que são de maior interesse ao projeto e objeto de estudo e comparação para fins de harmonização normativa. Também no âmbito do bloco da Comunidade do Caribe (CARICOM) ocorrem discussões acerca do transporte regional de cargas e passageiros, tema identificado no Plano Estratégico 2015-2019 do bloco como essencial para o aumento da competitividade e crescimento econômico da região. No entanto, o setor de transporte no contexto do bloco CARICOM é dividido em duas áreas principais, a marítima e a aérea, não contemplando em suas ações, portanto, o transporte terrestre regional. Ademais, salienta-se que esse bloco não será objeto de estudo ou comparação normativa. Além dessas, o quadro também contempla a União das Nações Sul-Americanas (Unasul) e a União Europeia (UE) – tendo em vista a presença do território ultramarino da França, a Guiana Francesa, na região.

Também são apresentados no Quadro 1 os acordos mais representativos sobre essas questões, como o ATIT – diretriz normativa para as comparações – e a Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), apenas a título de comparação da quantidade de países aderentes. Os países destacados em negrito fazem parte deste estudo.

PAÍSES	ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS					ACORDOS		
	MERCOSUL	ALADI	CAN	UNASUL	U.E	CARICOM	ATIT	IIRSA
<b>Antígua e Barbuda</b>								
<b>Argentina</b>								
<b>Bahamas</b>								
<b>Barbados</b>								

PAÍSES	ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS						ACORDOS	
	MERCOSUL	ALADI	CAN	UNASUL	U.E	CARICOM	ATIT	IIRSA
Belize								
Bolívia								
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								
Países--Membros								
Países associados								

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 3.2.1. Associação Latino-americana de Integração (ALADI) e o ATIT

A ALADI foi criada a partir da assinatura, em 12 de agosto de 1980, do Tratado de Montevidéu, tendo como signatários: Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela. Seus princípios gerais são os seguintes: pluralismo em matéria política e econômica, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latino-americano, flexibilidade, tratamentos diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos Países-Membros e multiplicidade nas formas de concertação de instrumentos comerciais.

Um dos feitos da ALADI em função do desenvolvimento do transporte terrestre na região foi a concepção do Acordo de Transporte Internacional Terrestre, assinado em 1º de janeiro de 1990, por Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Ele é o principal instrumento regulador da prestação de serviços de transporte internacional terrestre, tanto de cargas quanto de passageiros. A função do acordo é:

Adotar uma norma jurídica única 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, 1990, não paginado)

O princípio de reciprocidade, nesse caso, representa a igualdade de direitos e deveres entre os países signatários do ATIT e está voltado para que todas as normas sejam correspondentes, bem como que o tratamento dado às empresas estrangeiras prestadoras de serviço de transporte terrestre seja igual ao dado às empresas nacionais. O presente Relatório Comparativo fará uso dos artigos dispostos no ATIT como diretriz para os procedimentos a serem adotados pelos países estudados.

### 3.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul)

O Mercosul é um processo de integração regional estabelecido pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, fundado a partir do Tratado de Assunção, de 1991. Além dos Países-Membros ativos no grupo, o Mercosul também conta com sete Estados associados: Bolívia (em processo de adesão), Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Peru e Suriname, e Venezuela, a qual é um País-Membro mas tem suspensos todos os seus direitos e obrigações. Apesar de conter em seu nome o termo “mercado comum”, o Mercosul é, na verdade, uma união aduaneira, pois sua integração conta apenas com a não cobrança de II entre os Países-Membros e uso da TEC para países terceiros. Logo, se não permite a livre circulação de capitais e mão de obra, não se enquadra na designação que leva em seu nome.

Há diversas deliberações no sentido de promoção da integração competitiva das economias nacionais para as oportunidades do mercado internacional por meio de acordos com países ou grupos de países. Em matéria de transportes, o tratado constitutivo do Mercosul, em seu Anexo V, instituiu o SGT-5, dentro da estrutura do Grupo Mercado Comum (GMC), para fins de coordenação das políticas de transporte terrestre no bloco (BRASIL, 1991c).

A atuação do SGT-5 ocorre no sentido de debater questões sobre transportes que interessam a todos os países do bloco – como normas de mercadorias perigosas, pesos, dimensões e demais especificações de veículos, profissionalização do setor de transporte terrestre, gestão de seguros, entre outros –, e promover igualdades operacionais e fiscalizatórias entre todos (PARLAMENTO DO MERCOSUL, [2019]).

A representação e a coordenação da atuação brasileira no SGT-5, no ATIT e em outros acordos de transporte internacional que envolvam o País é realizada pela ANTT, através da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (ANTT, [201-?]), especificamente criada para este fim.

Dessa forma, foi possível aproveitar atas de reuniões do SGT-5, que ocorrem duas vezes por semestre, para compreender o posicionamento dos membros do bloco quanto ao transporte internacional de cargas e passageiros. Ainda, é citado com recorrência nas reuniões o ATIT como diretriz normativa de ação entre os países do Mercosul.

### **3.2.3. Comunidad Andina (CAN)**

A CAN foi constituída através do Acordo de Cartagena, assinado em 26 de maio de 1969, que define os objetivos de integração da região, o sistema institucional da organização e os mecanismos e políticas a serem desenvolvidos pelos órgãos da comunidade. Assim, o principal objetivo da CAN é alcançar um desenvolvimento abrangente, equilibrado e autônomo, por meio da integração da região andina, com uma projeção para a integração sul-americana e latino-americana (CAN, [201-]).

São Países-Membros da CAN a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Além deles, Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai são países associados e a Espanha participa como país observador. Entre os temas tratados no âmbito da CAN, podem ser destacados pela sua relação com o presente estudo os de transporte de passageiros e mercadorias, de migração e mobilidade humana e de facilitação comercial e aduaneira, os quais possuem regulamentos específicos que os regem (CAN, [201-]).

Destaca-se no âmbito da CAN o Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), conformado pelas autoridades nacionais responsáveis pelo transporte terrestre de cada País-Membro. A função principal desse comitê é apoiar a Secretaria Geral da Comunidade Andina nas questões relativas à política de transporte terrestre dentro da CAN. Além disso, também são funções do CAATT: a aplicação e cumprimento integral das decisões comunitárias que regulam o tema; a recomendação e proposição de soluções para problemas identificados no transporte internacional terrestre; a avaliação da eficiência dos serviços de transporte internacional por rodovias; o processamento e a difusão de informações estatísticas e técnicas sobre o transporte internacional terrestre; e a harmonização de normas e regulamentos técnicos relacionados ao trânsito e ao transporte internacional por rodovia entre os Países-Membros (CAN, 1998).

As reuniões do CAATT são convocadas pela Secretaria Geral da CAN, sem uma periodicidade específica. Tal como no caso do SGT-5 do Mercosul, as atas de reuniões do CAATT possibilitaram compreender o posicionamento dos Países-Membros e o desenvolvimento das discussões sobre os temas pertinentes ao transporte internacional terrestre.

### **3.2.4. Comunidade do Caribe (CARICOM)**

O bloco CARICOM teve o seu início em 1973, a partir da assinatura do Tratado de Chaguaramas, o qual foi revisado em 2002 com o objetivo de possibilitar o estabelecimento de um mercado e de uma economia única eventualmente. Atualmente, o trabalho do CARICOM é voltado ao desenvolvimento de uma comunidade não apenas integrada, mas também resiliente e inclusiva (CARICOM, c2020b, c2020c).

Ademais, a CARICOM é constituída por 20 países classificados como “em desenvolvimento”, dos quais 15 são membros e 5 são associados. São membros: Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Dominica, Granada, Guiana, Haiti, Jamaica, Montserrat, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Suriname e Trinidad e Tobago. São associados: Anguillas, Ilhas Bermudas, Ilhas Virgens Britânicas, Ilhas Cayman e Ilhas Turcas e Caicos (CARICOM, c2020a).

### 3.3. BRASIL

Segundo o *Doing Business*, índice do Banco Mundial que mede a facilidade de fazer negócios em 190 países do mundo, o Brasil está na posição 124 do *ranking*, já em relação à América Latina e ao Caribe, o Brasil está em 17º de um total de 32 economias analisadas (WORLD BANK, c2020). Com metodologia própria, os parâmetros analisados por essa classificação internacional são relacionados à facilidade em abrir empresas e executar contratos nos países, bem como à fluidez em desenvolver comércio internacional, entre outros.

Além disso, é também valorado pelo Banco Mundial o Índice de Performance Logística (LPI, do inglês – *Logistics Performance Index*), no qual o Brasil se encontra em 56º lugar, de um total de 160 países avaliados, no ano de 2018. Na região da América Latina, o Brasil obteve o 4º lugar entre 23 países, atrás do Chile (1º), Panamá (2º) e México, e à frente de economias como Colômbia (5º) e Argentina (6º) (JARAMILLO, *et al.*, 2018). Esse índice se baseia em métricas qualitativas obtidas por meio de entrevistas, apresentadas na sequência:

- » a eficiência das aduanas e o gerenciamento de fronteiras;
- » a qualidade da infraestrutura de comércio e transporte;
- » a facilidade em manter mercadorias com preços competitivos;
- » a competência e a qualidade dos serviços logísticos;
- » a capacidade de rastrear mercadorias;
- » a frequência com que as mercadorias alcançam seus destinos no prazo definido (JARAMILLO, *et al.*, 2018).

Desse modo o LPI avalia diversas métricas que afetam a infraestrutura do país, o tempo de trânsito de bens, e a qualidade da mão de obra, ou seja, o índice verifica a eficiência com que um país consegue transportar as mercadorias na sua cadeia logística.

Em 2019, de acordo com o Comex Stat do Ministério da Economia, o valor das importações brasileiras pelo modal rodoviário alcançou US\$ 7,9 bilhões (em FOB, do inglês – *Free on Board*). Os principais produtos importados por via rodoviária pelo Brasil foram veículos automóveis, outros veículos terrestres, e suas partes e acessórios; peixes frescos, moluscos e crustáceos; fios, cabos e outros condutores; artigos de transporte ou de embalagem; produtos da indústria química como medicamentos; diversos cereais; reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis (COMEX STAT, 2019). Já em relação às exportações brasileiras por via rodoviária, observou-se o valor de 11,9 bilhões (em US\$ FOB) em 2019, e os principais produtos exportados por essa via foram: veículos automóveis, tratores, outros veículos terrestres, suas partes e acessórios; carnes de animais como a bovina e a suína; reatores

nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; plásticos e suas obras; produtos das indústrias químicas como polímeros; máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios; papel e cartão (COMEX STAT, 2019).

Os principais parceiros comerciais do Brasil em relação ao valor total das exportações, por via rodoviária em 2019, são: Argentina, Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia. O modal rodoviário é o segundo mais representativo no transporte de cargas brasileiro, em função do valor movimentado nas exportações, sendo obtido a soma de US\$ (FOB) 240,2 bilhões do ano de 1997 até 2019 (COMEX STAT, 2019).

### 3.3.1. Geografia e demografia

Maior país da América Latina e quinto maior país do mundo, o Brasil conta com extenso litoral e fronteiras terrestres com quase todos os países sul-americanos, exceto Chile e Equador. A maioria da população se encontra nos centros urbanos e no litoral, e as regiões mais povoadas são o Sudeste e o Sul. Com a expansão da renda *per capita*, a urbanização e a mudança na estrutura familiar – marcada pela inserção da mulher no mercado de trabalho –, a população está a caminho do mesmo que ocorre em países desenvolvidos: o encolhimento da população em função do decréscimo do nível de natalidade, fato registrado no País pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, c2020) de 2000 a 2015. A Tabela 1 demonstra os dados detalhadamente.

#### GEOGRAFIA

Área total	8.515.767 km <sup>2</sup> (incluindo 55.455 km <sup>2</sup> de água)
	Uruguai
	Argentina
	Paraguai
	Bolívia
	Peru
Países de fronteira	Colômbia
	Venezuela
	Suriname
	Guiana
	Guiana Francesa
Quantidade de Unidades Federativas	26
Quantidade de distritos federais	1

#### DEMOGRAFIA

População	210.786.458 habitantes
Densidade demográfica	24,75 habitantes por km <sup>2</sup>
População urbana	84%

**Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil**  
Fonte: IBGE (c2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 3.3.2. Mapa rodoviário

A malha rodoviária brasileira é uma das maiores do mundo, ficando atrás apenas de países como Estados Unidos, Índia e China. Esse fato não se deve apenas às suas dimensões continentais, esse modal é também o mais utilizado nacionalmente para escoamento da produção. A Figura 1 ilustra a malha rodoviária federal brasileira.

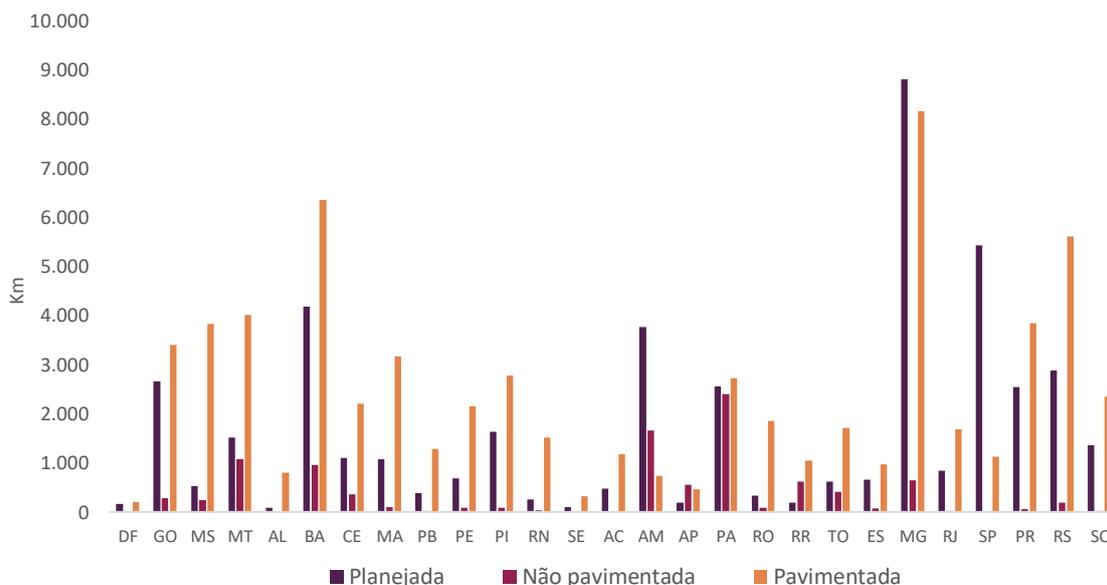


**Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo os dados mais recentes divulgados pelos Boletins Técnicos da Confederação Nacional do Transporte (CNT), datados de janeiro de 2020, a malha rodoviária nacional pavimentada representa 12,4% do total, com 213.331 km. Já a malha não pavimentada tem a extensão de 1.349.125 km, representando 78,4% de toda a extensão rodoviária. Ainda há a malha planejada, com 157.309 km (9,1%), constituída de pontos de passagem ainda inexistentes, porém com planos para a realização de estudos da área para a posterior realização de obras. Na sua totalidade, a malha rodoviária brasileira possui 1.719.765 km (CNT, 2020).

Na Gráfico 1, com base em dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), é possível visualizar a comparação da malha rodoviária federal pavimentada, não pavimentada e planejada em cada Unidade da Federação (DNIT, 2020). Os valores representados no Gráfico 1 fazem parte do valor total da malha rodoviária brasileira supracitada.



**Gráfico 1 – Malha rodoviária federal: pavimentada, não pavimentada e planejada**

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

Dessa forma, a malha rodoviária federal corresponde a 120.621 km, dividida entre as seguintes categorias:

- » Pavimentada com 65.527 km (54,4%)
- » Não pavimentada com 10.025 km (8,3%)
- » Planejada com 45.068 km (37,3%) (DNIT, 2020).

Em relação às unidades federativas, é possível observar que Minas Gerais apresenta a maior extensão da malha rodoviária federal planejada e pavimentada, de 8.808 km (19,5%) e 8.166 km (12,4%), respectivamente. Já em relação à malha rodoviária federal não pavimentada, o Pará detém a maior extensão, com 2.399 km, equivalente a 23,9% do total dessa categoria (DNIT, 2020).

### 3.3.3. Características gerais do transporte de cargas

No Brasil, de acordo com os boletins Técnicos da CNT de janeiro de 2020, 61,1% do transporte de cargas nacional é feito por meio do modal rodoviário, o equivalente a mais de 485 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) (CNT, 2020). Portanto, é fundamental observar como esse serviço é desempenhado nos países em estudo, para futuramente dimensionar o impacto que a harmonização legislativa pode causar.

Como citado anteriormente, o LPI mede seu *score* a partir de questionários respondidos por empresas que fazem uso dos serviços logísticos dos países. Entre os temas abordados nas perguntas, aqueles que envolvem explicitamente o transporte rodoviário são as taxas e encargos, a qualidade da infraestrutura e a competência e qualidade do serviço. Destaca-se que o tipo de resposta varia entre muito baixo, baixo, alto e muito alto. A Tabela 2 demonstra o resultado dos temas supracitados na estrutura viária brasileira.

TEMA	TAXAS E ENCARGOS	QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA	COMPETÊNCIA E QUALIDADE DOS SERVIÇOS
TIPO DE RESPOSTA	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"
<b>PORTOS</b>	75%	52%	27%
<b>AEROPORTOS</b>	72%	29%	30%
<b>RODOVIAS</b>	65%	65%	16%
<b>FERROVIAS</b>	51%	81%	9%
<b>ARMAZENAGEM</b>	62%	30%	25%

**Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira**

Fonte: World Bank (c2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A partir da Tabela 2, relacionada à avaliação da estrutura viária brasileira no contexto do LPI, é possível observar que, para as modalidades de transporte terrestre, como rodovias e ferrovias, os três temas apresentaram respostas preponderantemente negativas.

Comparando com a região da América Latina e Caribe no que tange a taxas e encargos, no entanto, para a qual os valores para rodovias e ferrovias foram de 69% e 29%, respectivamente, o Brasil apresentou melhor resultado somente no modal rodoviário. Quanto à qualidade da infraestrutura, os percentuais brasileiros também foram mais elevados que os obtidos para a região latino-americana – de 50% para rodovias e 68% para ferrovias – revelando uma insatisfação elevada neste quesito. Por fim, para o tema relativo à competência e qualidade dos serviços, os valores se mostraram mais próximos aos regionais – de 21% para o transporte rodoviário e 5% para o ferroviário –, porém a avaliação ainda pode ser classificada como negativa.

Em relação à frota brasileira de veículos, segundo dados de janeiro de 2020 do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC, instituído pela Lei nº 11.442/2007, atualmente regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.799/2015) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), é composta por um total de 1.946.127 veículos registrados (ANTT, 2020a). Conforme demonstrado na Tabela 3, o registro é feito pelo tipo de veículo e classificação da empresa transportadora.

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL DE TRANSPORTADORES			
	AUTÔNOMOS	EMPRESAS	COOPERATIVAS	TOTAL
Caminhão leve (3,5 t a 7,99 t)	79.445	56.389	1.092	136.926
Caminhão simples (8 t a 29 t)	269.697	237.020	3.956	510.673
Caminhão trator	142.920	336.805	9.042	488.767
Caminhão trator especial	484	1.332	38	1.854
Caminhonete / furgão (1,5 t a 3,49 t)	55.039	34.008	420	89.467
Reboque	9.361	38.167	459	47.987
Semirreboque	132.813	502.171	11.264	646.248
Semirreboque com 5ª roda/bitrem	342	908	83	1.333
Semirreboque especial	131	1.133	5	1.269
Utilitário leve (0,5 t a 1,49 t)	13.260	7.004	167	20.431

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL DE TRANSPORTADORES			
	AUTÔNOMOS	EMPRESAS	COOPERATIVAS	TOTAL
Veículo operacional de apoio	320	549	3	872
<b>Total</b>	<b>704.006</b>	<b>1.215.578</b>	<b>26.543</b>	<b>1.946.127</b>

**Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga**

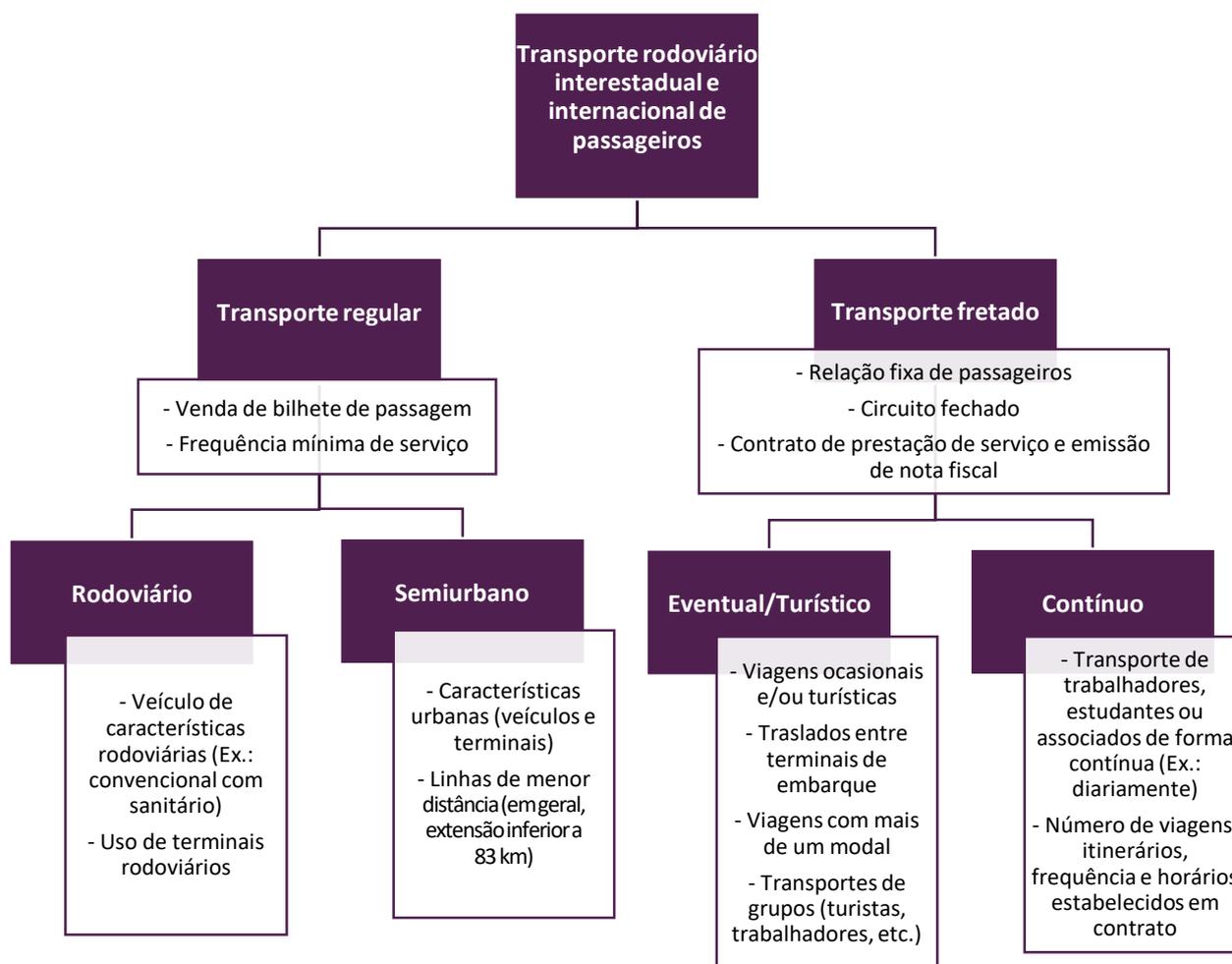
Fonte: ANTT (2020a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo dados da ANTT, até fevereiro de 2020 foram registradas 775 empresas transportadoras, com uma frota de 72.127 veículos habilitados a operar em países estrangeiros com os quais o Brasil mantém acordo. Na via contrária, há 1.255 empresas estrangeiras habilitadas para o transporte de cargas no País, somando um total de 52.020 veículos (ANTT, 2020c).

### 3.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros

As normas analisadas nos países tratam sobre o transporte individual e coletivo de passageiros. No entanto, o ATIT define como transporte de passageiros “aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para transladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países” (BRASIL, 1990, não paginado), portanto, o foco será dado ao transporte coletivo de passageiros. Esse tipo de transporte permite aos usuários alguns benefícios, entre os quais são apontados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, [201-]) a segurança, custo e conforto como determinantes em detrimento do uso de veículo particular ou motocicletas, que têm a flexibilidade de horários como principal diferencial para o usuário. Além disso, o uso do transporte coletivo gera impacto ambiental positivo, proporcionado pela diminuição da quantidade de veículos nas vias.

O transporte de passageiros pode ser do tipo regular, variando entre longa distância e semiurbano, ou do tipo fretado, sendo eventual ou contínuo. As diferenças são marcadas, em geral, pelas características dos veículos, a distância percorrida e a frequência do serviço. No transporte rodoviário, o principal motivo da viagem é o turismo, enquanto que no semiurbano é trabalho e estudo. Outra questão variável no que diz respeito ao transporte de passageiros é o tipo de regulamentação dada, demonstrado mais adiante no capítulo 6, que trata das análises comparativas (ANTT, [201-]c). Para melhor visualização do funcionamento do transporte terrestre de passageiros, a Figura 2 apresenta um esquema explicativo.



**Figura 2 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros**

Fonte: ANTT ([201-]c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O órgão responsável pela regulação do transporte terrestre de passageiros é a ANTT, cujas atribuições são descritas a seguir:

Além do serviço rodoviário de longa distância, à ANTT também compete a gestão e controle do transporte rodoviário interestadual semiurbano, que é o serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuem características de transporte urbano. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do país. Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT. (ANTT, [201-]a, não paginado).

Segundo a ANTT, em abril de 2019 havia 6.317 empresas cadastradas para o serviço de transporte rodoviário de passageiros, sendo 24 estrangeiras. Cabe mencionar também que

as empresas acima empregam 110.183 motoristas (ANTT, 2019c). Já segundo a CNT, a movimentação total de passageiros transportados no modal rodoviário em 2018 – composto pela movimentação interestadual/internacional/fretamento – foi de aproximadamente 95 milhões de pessoas (CNT, 2020).

Ademais, o órgão responsável pela representação do setor de transporte e logística no Brasil é a CNT, tratando-se de entidade privada máxima nesse quesito. A confederação abrange sindicatos e associações nacionais, além de representar empresas de transporte, caminhoneiros e taxistas. No que concerne ao transporte rodoviário internacional de passageiros, a CNT utiliza as categorizações: ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário (superiores a 75 km); e ligações internacionais semiurbanas (inferiores a 75 km).

Dados de 2018 publicados no *Anuário CNT do Transporte* de 2019 mostram que o Brasil foi a origem de 165.174 passageiros por meio de ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário, e recebeu 115.540 passageiros por meio destas operações, tendo sido realizadas 27.549 viagens no total. Em relação às viagens por ligação internacional semiurbana, em 2018, o Brasil registrou 36.866 viagens no total, com o transporte para outros países de 386.894 passageiros, e a recepção de 270.087 passageiros (CNT, 2019).

### 3.3.5. Ordenamento jurídico

A Constituição de 1988, também denominada Constituição Cidadã, fundamenta o sistema institucional vigente na República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos estados e municípios e do Distrito Federal, constituindo-se em Estado Democrático de Direito (BRASIL, [2019]). São poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Poder Legislativo, Executivo e Judiciário (BRASIL, [2019]). A forma de governo é republicana, o sistema, representativo e o regime, democrático (BRASIL, [2019]). Adotou-se o modelo semidireto de democracia manifestado logo no parágrafo único do art. 1º: “Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes ou diretamente, nos termos desta Constituição” (BRASIL, [2019], não paginado).

A Federação é composta por 26 estados federados e o Distrito Federal, que gozam de autonomia referente às suas auto-organizações, sendo cada estado regido por uma constituição delimitada pela Constituição Federal, que fixa em parte a estruturação estadual.

O Poder Executivo confere a chefia do Estado e a do Governo ao Presidente da República, auxiliado pelos ministros de Estado (BRASIL, [2019]). O presidente é eleito com mandato fixo, não dependendo de maioria política no Congresso Nacional para investir-se no cargo ou nele permanecer. O presidente e o Vice-Presidente são eleitos simultaneamente, no ano anterior ao término do mandato presidencial vigente (BRASIL, [2019]), mediante eleição em dois turnos, com o intuito de assegurar que a pessoa eleita tenha obtido a maioria dos votos válidos, de modo que não haja questionamentos sobre a legitimidade de sua investidura no cargo. Já os ministros de Estado são auxiliares do Presidente da República na direção superior da administração federal (BRASIL, [2019], arts. 76 e 84, II) e seus cargos são de livre nomeação e exoneração pelo Presidente da República (BRASIL, [2019]).

O Poder Legislativo elabora as leis, as normas gerais e abstratas a serem seguidas por todos. Além de exercer sua função legislativa do Estado, compete-lhe a importante atribuição

de fiscalizar financeira e administrativamente os atos do Executivo (BRASIL, [2019]). Na esfera federal, o Poder Legislativo é exercido pelo Congresso Nacional, que é composto por duas casas legislativas: a Câmara dos Deputados e o Senado Federal (BRASIL, [2019]).

A Câmara dos Deputados é destinada à representação do povo, por 513 deputados que cumprem um mandato de quatro anos. Já o Senado brasileiro destina-se à gestão dos interesses nacionais dos Estados-membros da Federação. É composto por três representantes de cada estado mais os do Distrito Federal, totalizando 81 senadores, igualmente eleitos por voto popular para mandatos de oito anos. O Congresso Nacional tem como principais atribuições a função legislativa, fiscalização e controle, julgamento de crimes de responsabilidade, a aprovação de emendas à Constituição Federal e funções deliberativas.

Ao Poder Judiciário compete a função jurisdicional do Estado, fundamentada pelo princípio da inafastabilidade do controle jurisdicional em que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito” (BRASIL, [2019]), pelo princípio da inércia, em que o Poder Judiciário só se manifesta quando provocado, garantindo a sua imparcialidade, e pelo princípio do devido processo legal (BRASIL, [2019], art. 5º, LIV). A regra de ingresso de seus membros de primeira instância é o concurso público de provas e títulos (BRASIL, [2019]), e as demais promoções, até o último grau de carreira, são alternadas pelos critérios de antiguidade e merecimento, observando-se as normas estabelecidas pela Constituição (BRASIL, [2019]). Para assegurar a independência do Poder Judiciário, a Constituição estabelece uma série de garantias aos próprios tribunais e aos membros do Poder Judiciário, sendo estas institucionais, de independência dos membros do poder judiciário, e de imparcialidade. A cúpula do Poder Judiciário brasileiro é o Supremo Tribunal Federal (STF), que tem a competência de (i) julgar as questões constitucionais, assegurando a supremacia da Constituição Federal (CF); (ii) julgar a decisão recorrida quando contrária ao dispositivo da Constituição Federal; (iii) declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal; (iv) julgar válida lei ou ato do governo local contestado em face da Constituição Federal; e (v) julgar válida lei local contestada em face de lei federal. Pode, mediante decisão de dois terços dos seus membros, aprovar súmula que tenha efeito vinculante em relação aos demais órgãos do Poder Judiciário e à administração pública, bem como proceder à sua revisão ou cancelamento (BRASIL, [2019]).

À parte do Poder Judiciário está o Ministério Público, dispondo de autonomia financeira e administrativa (BRASIL, [2019]). O Ministério Público tem por atribuição constitucional a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis, não estando submetido hierarquicamente a nenhum dos poderes políticos do Estado brasileiro. A ele são atribuídas a defesa da ordem jurídica, a defesa do regime democrático e a tutela dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

### **3.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional**

No Brasil, a competência para regulação, análise e fiscalização dos assuntos relacionados ao transporte de cargas e passageiros, ao trânsito e às questões aduaneiras não é centralizada. Diferentemente da maioria dos países da América do Sul, tais temas não estão somente concentrados no Ministério da Infraestrutura. Isso decorre de razões geográficas e administrativas, como a escassez de recursos humanos, a extensão das fronteiras e do litoral e outros fatores, os quais obrigam a delegação descentralizada de atribuições e competências,

tanto as relacionadas ao transporte e à logística de fato, como as relativas ao sistema aduaneiro e à fiscalização de trânsito.

A seguir, apresenta-se uma breve descrição dos principais órgãos e suas respectivas atividades:

- » Ministério da Infraestrutura (MInfra) – órgão da administração pública federal direta que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário, aquaviário e aeroviário. Suas ações abrangem a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais para o setor, a participação no planejamento estratégico, a elaboração de diretrizes para a sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos.
- » ANTT – autarquia sob regime especial vinculada ao MInfra, que regula as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da atividade de prestação de serviços de transporte terrestre, segundo o art. 1º do Regulamento da ANTT, Decreto nº 4.130/2002.
- » Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) – autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde, que promove a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário, da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras, segundo o artigo 1º e 6º da Lei nº 9.782/1999.
- » Secretaria da Receita Federal – subordinada ao Ministério da Economia, é responsável pelo exercício da administração aduaneira que compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais para a defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro (BRASIL, [2019], art. 237). Fiscaliza, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor, assim como a observação das normas pelos importadores e exportadores e os recolhimentos devidos.
- » Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) – órgão máximo executivo do SNT, tem como principal objetivo fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
- » **Contran** – de acordo com a Lei nº 9.503/1997 (BRASIL, 1997), modificada pela Lei nº 13.281/2016 (BRASIL, 2016b), o Contran é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito que tem entre suas competências: estabelecer as normas de tráfego; determinar as diretrizes referentes à Política Nacional de Trânsito; normatizar os procedimentos sobre a expedição dos documentos dos condutores de veículos, bem como seu processo de aprendizagem, e sobre o registro e o licenciamento de veículos; normatizar e determinar os procedimentos referentes às multas por infrações, assim como à arrecadação e ao repasse do que for arrecadado com elas; além de coordenar, com o objetivo de integrar as atividades, os órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
- » Superintendência de Seguros Privados (Susep) – autarquia vinculada ao Ministério da Economia, responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguros, previdência privada aberta, capitalização e resseguros no Brasil.
- » Polícia Rodoviária Federal (PRF) – instituição policial ostensiva federal brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública. A PRF tem como principal função a garantia da segurança e do exercício da cidadania nas rodovias federais e em áreas de interesse da União, combatendo as mais variadas formas de crimes nas rodovias federais do Brasil e também o monitoramento e a fiscalização do trânsito de veículos, bens e pessoas.

- » Polícia Federal (PF) – instituição policial brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, cuja função, de acordo com a Constituição de 1988, é exercer a segurança pública para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas, bem como dos bens e interesses da União, exercendo atividades de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, repressão ao tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho, e exercendo com exclusividade as funções de polícia judiciária da União.

### 3.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

Salvo os tratados internacionais de proteção dos direitos humanos que estão dispostos no art. 5º, § 2º – “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte” (BRASIL, [2019], não paginado) –, a Constituição Brasileira não estabelece de forma expressa qual é a relação entre o direito interno e o direito internacional. Na Constituição existem apenas indícios sobre como este será tratado internamente.

A partir da assinatura de um tratado internacional, que é de responsabilidade privativa do Presidente da República (BRASIL, [2019], art. 84, VIII), o Executivo deve, quando melhor lhe convir, enviá-lo para análise do Legislativo. Nota-se que o envio não obrigatoriamente deva ser imediato, já que a Presidência pode determinar estudos mais aprofundados sobre o tratado, ou, ainda, arquivá-lo. O envio para o Legislativo é acompanhado por uma exposição de motivos formulada pelo Ministério das Relações Exteriores, contendo as justificativas que levaram à assinatura do tratado, e também a análise dos dispositivos, fundamentando-os no texto integral do tratado.

Pautado no art. 64 da Constituição, o Congresso Nacional apreciará o projeto e, caso haja a reprovação, é de sua competência exclusiva a resolução definitiva sobre tratados, acordos ou atos internacionais (BRASIL, [2019], art. 49). Se o projeto for aprovado, emite-se o decreto legislativo que deve ser publicado no Diário Oficial da União. O decreto legislativo não aprova o tratado, mas sim autoriza a sua ratificação pelo Presidente da República.

A Presidência, ao ratificar o tratado, emite o Decreto de Execução. Porém, o tratado só ganha eficácia após a troca de instrumentos de ratificação, quando for bilateral, ou quando de seu depósito junto à organização ou ao Estado responsável pelas funções de depositário, se multilateral, garantindo assim a incorporação por todos os Estados Partes.

Segundo o entendimento do STF, uma vez formalizado, o tratado passa, via de regra, a ter força de lei ordinária, podendo, assim, rever disposição em contrário ou ser revogado diante de lei posterior. O tratado já incorporado poderá ser contestado no STF via Recurso Extraordinário, que versará sobre sua constitucionalidade (BRASIL, [2019], art. 102, II). Ademais, segundo o STF e de acordo com a Constituição Federal art. 5º, § 3º, os tratados sobre direitos humanos, a depender da forma de aprovação legislativa, têm força supralegal ou *status* de emenda constitucional (BRASIL, [2019]; 2009d).

No Brasil, o ATIT foi internalizado pela edição do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

### 3.4. COLÔMBIA

Segundo dados fornecidos pelo *Doing Business*, a República da Colômbia se apresenta como o 67º país no *ranking* mundial que mede a facilidade em realizar negócios, formado por 190 países (WORLD BANK GROUP, 2019). Considerando o *ranking* dos países da América Latina e Caribe, a Colômbia ocupa o terceiro lugar, encontrando-se abaixo apenas do México (primeiro lugar) e de Porto Rico (segundo lugar). Nessa perspectiva, passam-se a demonstrar a seguir alguns fatores que compõem o resultado final desse índice e destacam o posicionamento da Colômbia no *ranking*:

- » O tempo necessário para abrir um negócio é 10 dias
- » O tempo necessário para obter eletricidade é de 88 dias
- » O tempo necessário para registrar uma propriedade é de 15 dias (WORLD BANK GROUP, 2019).

No que concerne ao LPI, definido na seção 3.3, e referente à performance de 160 países quanto à sua cadeia logística, no ano de 2018 a Colômbia ficou na 58ª colocação, atrás do Brasil, que se encontra na 56ª posição, e à frente do Peru, em 83ª posição no *ranking*. Em relação à região da América Latina e Caribe, a Colômbia se encontra em 5º lugar, logo atrás do Brasil (JARAMILLO, *et al.*, 2018).

No tocante às exportações, predominou na Colômbia, em 2017, o comércio de produtos minerais extraídos do seu próprio território, como petróleo cru e briquetes de carvão, os quais corresponderam a aproximadamente 48% do valor circulante nas trocas comerciais de natureza internacional. As importações no ano de 2017 foram, contudo, marcadas pelo fluxo de produtos industrializados, como petróleo refinado, carros, equipamentos de transmissão, computadores e medicamentos empacotados, correspondendo a 19,8% do valor das importações (OEC, [2017]).

#### 3.4.1. Geografia e demografia

A Colômbia localiza-se no norte da América do Sul e possui uma área total de 1.141.748 km<sup>2</sup>, da qual 1.038.700 km<sup>2</sup> são áreas terrestres e 100.210 km<sup>2</sup> são áreas aquáticas. Configura-se, portanto, como o 4º maior país da América do Sul em área territorial, encontrando-se atrás do Brasil, da Argentina e do Peru. Em escala mundial, o território colombiano se posiciona como o 27º maior país. Ademais, é o único país na América do Sul banhado pelo Oceano Pacífico e pelo mar do Caribe, além de ter aproximadamente 54% do seu território coberto por floresta equatorial e cerca de 37,5% de áreas agricultáveis (COLOMBIA, [2020]; CIA, 2020).

As linhas de fronteiras da Colômbia com países vizinhos totalizam 6.301 km de extensão, divididas com a Venezuela (2.219 km), com o Brasil (1.645 km), com o Peru (1.626 km), com o Equador (585 km) e com o Panamá (226 km) (COLOMBIA, [2020]). Além disso, a Colômbia contém uma extensão territorial em contato com o mar que alcança 3.208 km, dividida entre o Oceano Pacífico (1.760 km) e o mar do Caribe (1.448 km) (CIA, 2020). Na Tabela 4 são demonstradas as informações geográficas e demográficas do país.

**GEOGRAFIA**

Área total	1.141.748 km <sup>2</sup>
Países de fronteira	Venezuela
	Brasil
	Peru
	Equador
	Panamá
Departamentos	32
Distrito Capital	1
<b>DEMOGRAFIA</b>	
População	50.882.891 habitantes <sup>1</sup>
Densidade demográfica	44,67 hab./km <sup>2</sup>
População urbana	81,1%

**Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos da Colômbia**

Fonte: CIA (2020), UN (c2019) e Colombia ([2020]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A população da Colômbia, segundo dados da ONU disponibilizados em 2019, é composta por 50.882.891 habitantes, constituindo-se como o 29º país mais populoso do mundo. Na América Latina encontra-se atrás de países como Brasil e México, e na frente de países como Argentina e Peru (UN, c2019). Os departamentos que concentram a maior parte da população colombiana são Bogotá, com aproximadamente 8,3 milhões de habitantes, e Antioquia, com cerca de 6,8 milhões. Ambos correspondem a quase 30% da população total da Colômbia (DANE, [201-]). É possível constatar, desse modo, o fato de a maioria dos habitantes viverem no Centro-Oeste e no Noroeste do país, onde está localizada a capital, e outras cidades economicamente relevantes, tais como Medellín, Barranquilla e Cali.

### 3.4.2. Mapa rodoviário

Segundo dados fornecidos pelo Ministerio de Transporte (Mintransporte), a Colômbia utiliza o transporte terrestre como principal meio de distribuição logística nacional, embora tenha amplo acesso através de estruturas portuárias ao Oceano Pacífico e ao Oceano Atlântico. Os fatores que levam a essa concentração no modal rodoviário são o setor industrial concentrado no centro do país, principalmente em Bogotá, Medellín e Cali; e a posição geográfica da Colômbia sob extensas cadeias de montanhas (COLOMBIA, 2017b).

Em vista disso, segundo dados de 2018, a Colômbia conta com uma infraestrutura de transporte rodoviário que se estende por 206.627 km, fragmentada entre as malhas primárias (19.206 km), secundárias (45.137 km) e terciárias (142.284 km), além de cerca de 5.506 pontes na rede nacional e rede terciária sob encargo do Instituto Nacional de Vías (Invías). A rede de transporte rodoviário colombiana está representada na seguinte forma:

- » A rede primária está a cargo das agências nacionais.
- » A malha secundária sob o encargo dos departamentos.
- » A rede terciária sob a competência de agências nacionais, departamentos e municípios.

<sup>1</sup> *United Nations estimates.*

O relatório *Transporte en Cifras – Estadísticas 2018*, apresenta dados acerca das extensões da rede primária concessionada – que está sob a tutela da ANI (do espanhol – La Agencia Nacional de Infraestructura) – por departamento na Colômbia, em 2018, totalizando 8.476 km, como mostra a Tabela 5. Já a malha primária não concessionada, com extensão de 10.730 km, é de responsabilidade do Invías, porém não são disponibilizados dados desagregados por departamento (COLOMBIA, 2018b).

DEPARTAMENTO	REDE PRIMÁRIA CONCESSIONADA
Antioquia	1.535,88
Atlántico	302,10
Bolívar	626,50
Boyacá	226,53
Caldas	184,70
Casanare	165,42
Cauca	193,41
Cesar	249,31
Chocó	0,00
Córdoba	597,89
Cundinamarca	894,85
Huila	350,01
La Guajira	213,34
Magdalena	396,39
Meta	472,06
Nariño	83,00
Norte de Santander	193,47
Putumayo	107,80
Quindío	54,90
Risaralda	98,86
Santander	175,35
Sucre	311,12
Tolima	617,28
Valle	425,89
<b>Total (km)</b>	<b>8.476,06</b>

**Tabela 5 – Rede primária por departamento em 2018 na Colômbia**

Fonte: Colômbia (2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 5 demonstra que os departamentos de *Antioquia*, *Cundinamarca*, *Bolívar* e *Tolima* concentram aproximadamente 50,4% (4.272 km de extensão) de toda a rede primária concessionada da Colômbia, ficando os 4.203 km (49,6%) restantes distribuídos entre os outros 20 departamentos. Através desses dados é possível observar que a concentração das concessões da rede primária nos departamentos supramencionados está de acordo com a elevada densidade populacional nesses locais, concomitantemente ao tráfego de veículos automotores pelas vias. Em vista disso, as concessões são consideradas um modo de expandir a rede rodoviária por meio de contratos com a iniciativa privada, tendo por objetivo a construção, a operação e a manutenção de estradas, e estão de acordo com o projeto de concessões de vias

4G (*cuarta generación de concesiones viales en Colombia*), que tem como intuito elevar a infraestrutura logística do transporte rodoviário na Colômbia (ANI, 2020).

Tal como aconteceu com a malha primária não concessionada, não foi possível localizar dados acerca da extensão da malha secundária por departamento colombiano.

Em relação à malha terciária, a maior em comprimento, com 142.284 km de extensão, esta se encontra subdividida entre as seguintes esferas do governo colombiano:

- » 27.577 km sob responsabilidade do Invías;
- » 13.959 km sob o encargo dos departamentos;
- » 100.748 km sob o dever dos municípios (COLOMBIA, 2018b).

Nesse âmbito, observa-se que a estrutura logística na Colômbia estar concentrada principalmente nas regiões do Centro-Oeste ao litoral do país, onde diversos corredores ligam os principais centros produtivos aos pontos de comércio internacional e doméstico. Entre os corredores logísticos colombianos, destaca-se o Corredor Bogotá – Barranquilla, com aproximadamente 1.000 km de extensão, que abriga o fluxo de cargas e de passageiros entre Bogotá e áreas adjacentes, principalmente em direção às zonas portuárias localizadas no litoral do mar do Caribe. Esse mesmo corredor logístico permite o transporte multimodal, ou seja, o tráfego não se encontra reservado somente ao modal rodoviário, mas também se articula através dos modais ferroviário, fluvial e aeroviário, que estão disponíveis nesse trajeto. Assim sendo, } o corredor Bogotá – Barranquilla alcançou, em 2019, a movimentação de mais 13,5 milhões de toneladas de cargas via rodovias, com destaque para combustíveis e petróleo bruto (COLOMBIA, c2020b). Nessa mesma perspectiva, passam-se a apresentar os demais corredores de fluxo do transporte de cargas e de passageiros que complementam a logística da Colômbia:

- » Corredor Bogotá – Buenaventura
- » Corredor Bogotá – Bucaramanga
- » Corredor Medellín – Cali
- » Corredor Medellín – Bucaramanga
- » Corredor Bogotá – Villavicencio
- » Corredor Bogotá – Yopal (COLOMBIA, c2020c).

O papel desempenhado pelos rios no sistema de transporte da Colômbia adquire, nesse contexto, um teor importante. Dos 24.725 km de vias fluviais, 18.300 km são navegáveis. Entre os rios colombianos se destacam o Rio Magdalena<sup>2</sup>, que corta o país do Sul ao Norte e deságua no Mar do Caribe, sendo reconhecido como uma das hidrovias mais importantes, com 1.488 km de vias navegáveis, que são dragadas regularmente para a passagem de navios de carga (CIA, 2020).

Na Figura 3 é demonstrada a malha rodoviária da Colômbia.

---

<sup>2</sup> Movimentou em 2018 aproximadamente 3,4 milhões de toneladas, com destaque para derivados do petróleo, equivalente a 93% da movimentação total de produtos sob essa hidrovia (COLOMBIA, 2018).



**Figura 3 – Malha rodoviária da Colômbia**  
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

As seções a seguir tratam das características gerais do transporte de cargas e de passageiros na Colômbia.

### 3.4.3. Características gerais do transporte de cargas

O valor da interação da Colômbia no comércio internacional em relação ao resto do mundo, no tocante às exportações e importações, alcançou cerca de US\$ 39,5 bilhões e US\$ 50,2 bilhões em 2019, respectivamente, resultando em déficit na balança comercial de aproximadamente US\$ 10,7 bilhões. O principal parceiro comercial do país são os Estados Unidos da América, com o valor das exportações próximo a US\$ 11,2 bilhões, relacionado principalmente ao comércio de produtos primários como café, petróleo e seus derivados; já no que tange às importações, o resultado ficou em cerca de US\$ 12,6 bilhões, marcado pela movimentação de derivados de petróleo, produtos industriais, e químicos básicos. O Brasil figura como o 4º país com maior comércio<sup>3</sup> bilateral com a Colômbia no ano de 2019, alcançando cerca de US\$ 4,5 bilhões (COLOMBIA, c2020a).

Segundo o Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincomercio), a maior parte do comércio internacional de bens colombiano é realizado via marítima, com aproximadamente 96% da movimentação total de cargas em 2018, sendo os 4% restantes divididos entre o transporte terrestre e aéreo. O atual panorama dos modais de transporte para o comércio internacional de bens mencionado acima está relacionado principalmente à posição geográfica da Colômbia, e à situação econômica dos seus parceiros comerciais. Pelo modal rodoviário, a Venezuela, afetada por uma crise político-econômica, impactou negativamente o tráfego bilateral de cargas através de suas fronteiras. Em contrapartida, o comércio pela via marítima – extremamente explorado na Colômbia devido ao fato de seu litoral ser banhado por dois oceanos –, vem se recuperando após a crise de 2008, com o aumento de exportações e importações para os principais parceiros comerciais colombianos, e, conseqüentemente, incidindo positivamente sobre o tráfego de cargas (REVISTA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS, 2018).

Foi desse modo que o comércio rodoviário internacional da Colômbia movimentou em 2018 aproximadamente 4,7 milhões de toneladas, sendo predominante o fluxo derivado da importação, com 82,6% do total movimentado por esse modal. Em relação ao comércio internacional por todas as modalidades, a via rodoviária apresenta 2,7% da movimentação total de mercadorias (COLOMBIA, 2018b)

Já no contexto doméstico, a predominância é no modal de transporte rodoviário, com aproximadamente 80% do total movimentado de cargas em 2018, equivalente a 243,1 milhões de toneladas. Já o modal ferroviário apresenta cerca de 15% da movimentação nacional de cargas, com 47,5 milhões de toneladas. Conseqüentemente, o transporte terrestre corresponde a 95% da movimentação nacional de cargas na Colômbia, corroborando com o exposto na seção 3.4.2. (COLOMBIA, 2018b)

O Mintransporte informa que a quantidade de veículos terrestres no ano de 2018 era de cerca de 13,8 milhões, correspondendo à modalidade de transportes com o maior número de unidades na Colômbia, equivalente a mais de 99% do total (COLOMBIA, 2018b). Na Tabela 6 é demonstrada a frota total de veículos de cargas da Colômbia nos anos de 2017 e de 2018, além do crescimento anual, e da participação relativa de cada veículo.

---

<sup>3</sup> O comércio pode ser definido como a soma de exportações e importações.

VEÍCULO	UNIDADES (2017)	UNIDADES (2018)	CRESCIMENTO ANUAL (%)	PARTICIPAÇÃO RELATIVA EM 2018 (%)
Caminhão	266.270	266.722	0,17%	17,02%
Caminhonete	1.116.402	1.195.144	7,05%	76,26%
Caminhão trator	55.797	55.481	-0,57%	3,54%
Caminhão Basculante	48.094	49.810	3,57%	3,18%
Total	1.486.563	1.567.157	5,42%	100%

**Tabela 6 – Frota total de veículos de cargas da Colômbia em 2017 e 2018**

Fonte: Colombia (2018a, 2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Através dos dados exibidos na Tabela 6 é possível constatar que, no ano de 2018, a Colômbia registrou uma frota de 1.567.157 veículos para o transporte de cargas, com uma expansão em relação ao ano anterior de 5,42%. Destaca-se que, do total de veículos supracitado, aproximadamente 1,2 milhão são no modelo “caminhonete”, que estão disponíveis para o transporte rodoviário, e correspondem a 76% da frota total de veículos de carga da Colômbia. Ressalta-se, também, que o crescimento anual de quantidade de veículos de cargas entre os anos de 2017 e de 2018 foi marcado positivamente pela elevação da quantidade de “caminhonetes”, com crescimento de 7,05%; e, negativamente, pelo decréscimo da frota de caminhões tratores em 0,57%.

É possível constatar, ainda, através do relatório *Transporte en Cifras – Estadísticas 2018*, que a quantidade de empresas habilitadas na Colômbia para a realização de transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) em 2018 era de 419 empresas, divididas entre as seguintes categorias:

- » Certificado de Idoneidad (CI) – 211 empresas
- » Permiso Prestación Servicios (PPS) – 202 empresas
- » Permiso Especial de Origen para Transporte Proprio (PEOTP) – 4 empresas
- » Permiso Originario de Prestación de Servicios (POPS) – 2 empresas (COLOMBIA, 2018b).

Considerando os resultados do LPI 2018, definido na seção 3.3, no que tange às entrevistas realizadas com representantes do setor logístico sobre diversos temas, a Tabela 7 apresenta as respostas obtidas no que concerne às taxas e encargos, à qualidade da infraestrutura e à competência e qualidade dos serviços para os modais de transporte na Colômbia.

TEMA	TAXAS E ENCARGOS	QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA	COMPETÊNCIA E QUALIDADE DOS SERVIÇOS
TIPO DE RESPOSTA	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"
PORTOS	50%	0%	25%
AEROPORTOS	25%	0%	25%
RODOVIAS	75%	50%	0%
FERROVIAS	0%	50%	0%
ARMAZENAGEM	25%	25%	25%

**Tabela 7 – Avaliação da estrutura viária colombiana**

Fonte: World Bank (c2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A partir dos elementos reportados pela Tabela 7, relacionada à avaliação da estrutura viária da Colômbia no contexto do LPI, é possível observar que, para as modalidades de transporte terrestre, como rodovias e ferrovias, os temas de taxas e encargos e competência e qualidade dos serviços apresentaram respostas majoritariamente negativas, ainda que próximas às médias encontradas para a região da América Latina, como visto na seção 3.3.3.

Destaca-se também, no âmbito da Tabela 7, no que se refere à qualidade da infraestrutura nas rodovias, que a Colômbia apresentou o mesmo percentual que a região da América Latina e do Caribe, ambas com 50% dos respondentes considerando “Baixo” e “Muito Baixo” o tema analisado. Já em relação às ferrovias, a qualidade da infraestrutura na Colômbia apresentou uma avaliação melhor que a região latino-americana, com 50% contra 68%, respectivamente, demonstrando nível médio de satisfação nesse tema.

#### 3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros

No ano de 2018 cerca de 137 milhões de passageiros nacionais se movimentaram no interior da Colômbia utilizando vias terrestres, o que representa um acréscimo de 6,8% em relação a 2017, e correspondendo a 84% da movimentação total de viajantes nacionais por todos os modos de transportes. Em seguida está o traslado aeroviário de passageiros nacionais, com movimento de 24 milhões de pessoas (15% do total) e crescimento de 2,9% frente a 2017 (COLOMBIA, 2018b).

Em relação à capacidade de transporte de passageiros no território colombiano, a Tabela 8 demonstra a frota total de veículos de passageiros em 2017 e 2018, além do crescimento anual e participação relativa em 2018.

VEÍCULO	UNIDADES (2017)	UNIDADES (2018)	CRESCIMENTO ANUAL (%)	PARTICIPAÇÃO RELATIVA EM 2018 (%)
Carro	3.243.919	3.349.173	3,24%	27,27%
Ônibus	112.392	111.441	-0,85%	0,91%
Micro-ônibus	83.110	83.735	0,75%	0,68%
Campero <sup>4</sup>	665.353	679.306	2,10%	5,53%
Motocicleta	7.489.774	7.982.790	6,58%	64,99%
Outros <sup>5</sup>	68.094	75.121	10,56%	0,62%
Total	11.662.920	12.282.719	5,31%	100%

**Tabela 8 – Frota total de veículos de passageiros da Colômbia em 2017 e 2018**

Fonte: Colombia (2018a, 2018b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Considerando os dados apresentados na Tabela 6 e na Tabela 8 – Frota total de veículos de passageiros da Colômbia em 2017 e 2018 Tabela 8, os veículos destinados ao transporte de passageiros são equivalentes a 88,6% da quantidade total de veículos de cargas e passageiros na Colômbia. Analisando apenas as categorias voltadas ao transporte de

<sup>4</sup> Veículo com tração 4x4.

<sup>5</sup> Composto por Ciclomotor, quadriciclo, ATV, motocarro e mototriciclo.

passageiros, observa-se a predominância de motocicletas (64,9%) e de automóveis (27,2%), ao passo que os ônibus e micro-ônibus – destinados ao transporte coletivo – representam apenas 1,5% desse total.

Assim sendo, no tocante à quantidade de empresas colombianas destinadas ao transporte terrestre de passageiros, os dados para o último ano disponível, ou seja, 2017, indicam que havia 544 empresas habilitadas. Destaca-se que essa quantidade de empresas é referente ao transporte nacional terrestre de passageiros (COLOMBIA, 2018a).

Em relação ao movimento terrestre internacional de passageiros na Colômbia, segundo o Banco de la República (BANREP), os números relativos aos fluxos fronteiriços podem ser obtidos a partir de cinco cidades, e, mais detalhadamente, de nove pontos de fronteiras terrestres e fluviais, sendo eles:

- » Cúcuta, com três pontos: Puente Simón Bolívar, Puente General Santander y Puente Unión Santander
- » Maicao, no ponto chamado La Raya ou Paraguachón
- » Ipiales, na Puente Rumichaca
- » Arauca, em dois pontos: Puente internacional José Antonio Páez e no cais do Rio Arauca
- » Leticia, em dois pontos: Avenida Internacional e no cais do Rio Amazonas (BANREP, [201-]).

A Colômbia obteve em 2019, segundo o Migración, com relação aos fluxos migratórios de estrangeiros, o ingresso de aproximadamente 7,9 milhões de estrangeiros em todos os tipos de modais de transporte. Especificamente no que concerne os fluxos via terrestre em 2019, a Colômbia registrou cerca de 1,7 milhão de visitantes, divididos entre a entrada de 913.797 e a saída de 816.739 estrangeiros, os quais se movimentaram pelos postos de controles terrestres mencionados acima (UAEMC, c2020). A Tabela 9 apresenta dados sobre os fluxos mensais de entrada e saída de estrangeiros via terrestre na Colômbia em 2019.

MÊS	ENTRADA		SAÍDA	
	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%
Jan.	80.574	8,82	80.377	9,84
Fev.	66.114	7,24	64.245	7,87
Mar.	63.495	6,95	53.212	6,52
Abr.	88.572	9,69	84.841	10,39
Mai	92.625	10,14	101.852	12,47
Jun.	91.481	10,01	100.602	12,32
Jul.	83.730	9,16	72.611	8,89
Ago.	114.866	12,57	117.439	14,38
Set.	54.304	5,94	38.440	4,71
Out.	49.978	5,47	29.969	3,67
Nov.	57.563	6,30	32.922	4,03
Dez.	70.495	7,71	40.229	4,93
Total	913.797	100,00	816.739	100,00

**Tabela 9 – Número e a porcentagem mensal de fluxos migratórios estrangeiros via terrestre na Colômbia (2019)**

Fonte: UAEMC (c2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os elementos presentes na Tabela 9 demonstram que os principais meses de movimentação de estrangeiros, tanto no fluxo de entrada como de saída são agosto (26,9%), maio (22,6%) e junho (22,3%), com o movimento de 618 mil estrangeiros. Já os principais motivos apontados no momento da entrada de estrangeiros no território colombiano em 2019 foram turismo (55,4%) e trânsito (33,6%).

O fluxo internacional de pessoas entre as cidades fronteiriças anteriormente mencionadas possui algumas particularidades que não se apresentam em outros países devido, principalmente, à crise econômica e social vivida atualmente pela Venezuela. Nesse contexto, se destacam os postos de controles migratórios presentes em Cúcuta e Ipiales. O primeiro, que controla o fluxo a partir da Puente Internacional Simón Bolívar, recebeu a entrada em 2019 de 512.650 estrangeiros, já o segundo, que monitora a Puente Internacional Rumichaca, registrou a saída de 535.177 pessoas. Nos fluxos registrados em Cúcuta, no Norte da Colômbia, 98% dos passageiros são venezuelanos que têm como principal motivo de entrada na Colômbia o de trânsito (48% do total), fato que se encontra em conformidade com a atual conjuntura migratória na fronteira do país com a Venezuela. Subsequentemente, o movimento de passageiros que saem do país por Ipiales, ao Sul da Colômbia, faz parte do fluxo migratório de venezuelanos que atravessam o território colombiano em direção ao Equador e ao Peru, correspondendo a aproximadamente 86% do total dos estrangeiros que cruzam essas fronteiras. Desse modo, segundo dados do Migración, o movimento de venezuelanos pelo território da Colômbia alcançou, em 2019, a marca de mais de 1,5 milhão de pessoas, equivalente a cerca 90% da movimentação terrestre total em 2019 (UAEMC, c2020).

### 3.4.5. Ordenamento jurídico

O texto da Constituição Política da Colômbia, no seu art. 1, firma a concepção de um Estado social de direito, organizado em forma de República unitária, descentralizada e com autonomia em suas unidades territoriais (COLOMBIA, [201-]). Com base em tal preceito, a carta colombiana firma uma democracia participativa e pluralista, baseada no respeito à dignidade humana, no trabalho e solidariedade das pessoas que a integram e na prevalência do interesse geral (COLOMBIA, [201-]). Seguindo a tradição das demais constituições contemporâneas latino-americanas, o art. 3º da Constituição dispõe que a soberania reside exclusivamente no povo, do qual emana o poder público. Cabe ao povo exercer, portanto, a soberania de forma direta ou por meio de seus representantes, nos termos estabelecidos na normativa constitucional. Dessa forma, é possível inferir que a Colômbia adota um modelo de democracia que pode ser caracterizado como “semidireto”.

Do ponto de vista da estrutura institucional, em particular no que concerne aos governos subnacionais, a República da Colômbia é dividida em 32 departamentos e 1.120 municípios, incluindo entre estes os dez distritos que contam como municípios (CEPAL, c2016). Segundo informa a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o ordenamento jurídico colombiano prevê que aos municípios corresponde o segundo nível de divisão administrativa estatal, que mediante agrupação conformam os departamentos (CEPAL, c2016), diferindo, portanto, neste item, do modo como os demais grandes países da América do Sul, entre eles Brasil e Argentina, estruturam suas esferas de atuação administrativa. Ainda, o art. 1º da Lei nº 136 de 1994 define que o município é a entidade territorial fundamental da

divisão político-administrativa do Estado, com autonomia política, fiscal e administrativa (COLOMBIA, 1994).

Assim como no Brasil, o sistema jurídico constitucional da Colômbia tem como base para seu sistema de governo a clássica divisão de poderes entre legislativo, executivo e judiciário. O Poder Executivo é exercido pelo Presidente da República, o qual é o Chefe de Estado, o Chefe de Governo e a suprema autoridade administrativa da Colômbia. O Presidente da República é eleito para um mandato de quatro anos, desde que tenha obtido a maioria absoluta dos votos na eleição em primeiro turno. Caso isso não ocorra, é realizado um segundo turno entre os dois candidatos mais votados e neste será eleito aquele que obter o maior número de votos válidos. O Vice-Presidente da República será eleito por votação popular juntamente com o Presidente em regime de chapa, para o mesmo período de quatro anos. Além do Presidente e de seu vice, constituem o Governo os ministros e os diretores dos departamentos administrativos – os quais são nomeados pelo Presidente da República. Também fazem parte do Poder Executivo os governadores dos departamentos e prefeitos municipais, as superintendências, os estabelecimentos públicos e as empresas públicas.

O Poder Legislativo na Colômbia é exercido pelo parlamento, intitulado Congresso da República, o qual é composto por duas casas, o Senado e a Câmara dos Representantes. O Congresso é titular do poder constituinte derivado, sendo, por isso, competente para a realização de emendas à Constituição, para criar leis orgânicas e exercer controle político sobre o governo e a administração pública. O Senado é composto por cem membros eleitos em nível nacional, aos quais se soma um número adicional de dois senadores, estes últimos eleitos por comunidades indígenas em pleitos especiais. Além disso, os Senadores têm um mandato de quatro anos. É de responsabilidade do Senado eleger os magistrados da Corte Constitucional, eleger o Procurador Geral da Nação, autorizar o Governo a declarar guerra contra outra nação, entre outras funções.

Quanto à Câmara dos Representantes, o art. 176 da Constituição determina que os deputados devem ser eleitos em distritos territoriais e especiais, sendo dois representantes por distrito territorial, acrescido de dois representantes caso o distrito tenha mais de 250 mil habitantes ou fração maior de 125 mil habitantes além dos primeiros 250 mil – não excedendo o número de cinco representantes por distrito. A existência de distritos especiais representa uma novidade significativa em nível latino-americano, sendo determinados por lei para garantir a participação de grupos étnicos e de minorias políticas no parlamento, bem como de colombianos residentes no exterior. São atribuições especiais da Câmara de Representantes eleger o Defensor Público, examinar a contabilidade geral do orçamento e do tesouro apresentada pela Controladoria Geral da República, entre outros.

Tal qual nas demais democracias ocidentais, a administração da justiça na Colômbia cabe ao Poder Judiciário. O art. 228 da Constituição define que suas decisões são independentes e seu funcionamento é descentralizado e autônomo. Encontra-se também previsto no art. 230 do texto constitucional que a equidade, a jurisprudência, os princípios gerais do direito e a doutrina são critérios auxiliares da atividade judicial (COLOMBIA, [201-]).

O Poder Judiciário é formado pela Corte Constitucional, com jurisdição incidental sobre feitos de natureza constitucional, pela Suprema Corte de Justiça, pelo Conselho de Estado, pelo Conselho Superior do Judiciário, pela Procuradoria Geral da República, e pelos tribunais e juizes (COLOMBIA, [201-]). O art. 116 da Constituição também prevê a possibilidade de que

indivíduos particulares possam atuar na administração da justiça na condição de conciliadores ou árbitros autorizados pelas partes a realizar julgamentos legais ou patrimoniais, nos termos determinados por lei. O art. 246 determina, ainda, que autoridades dos povos indígenas possam exercer funções de natureza jurisdicional no seu âmbito territorial, em conformidade com próprias normas e procedimentos tradicionais destes povos, desde que esses não sejam contrários às disposições contidas na Constituição e nas leis da Colômbia.

Os magistrados da Corte Constitucional, da Corte Suprema de Justiça e do Conselho de Estado são eleitos para um mandato de oito anos, podendo ser reeleitos. A Corte Constitucional é a encarregada de salvaguardar a integridade e a supremacia da Constituição, decidindo sobre demandas de constitucionalidade e inconstitucionalidade, sobre a exequibilidade dos tratados internacionais e das leis que os aprovam, entre outras funções. A Corte Suprema de Justiça é o mais alto tribunal de jurisdição ordinária, cabendo a ela atuar como tribunal de apelação, investigar e punir os membros do Congresso, e julgar o Presidente da República nos casos dispostos pelos arts. 174 e 175 da Constituição. O Conselho de Estado, por sua vez, é o responsável por desempenhar as funções de tribunal superior para litígios administrativos, atuar como órgão consultivo do Governo nos casos determinados constitucionalmente, entre outros.

#### Artículo 174º

Corresponde al Senado conocer de las acusaciones que formule la Cámara de Representantes contra el Presidente de la República o quien haga sus veces; contra los Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional, los miembros del Consejo Superior de la Judicatura y el Fiscal General de la Nación, aunque hubieren cesado em el ejercicio de sus cargos. En este caso, conocerá por hechos u omisiones ocurridos en el desempeño de los mismos.

#### Artículo 175º

En los juicios que se sigan ante el Senado, se observarán estas reglas:

1. El acusado queda de hecho suspenso de su empleo, siempre que una acusación sea públicamente admitida.
2. Si la acusación se refiere a delitos cometidos en ejercicio de funciones, o a indignidad por mala conducta, el Senado no podrá imponer otra pena que la de destitución del empleo, o la privación temporal o pérdida absoluta de los derechos políticos; pero al reo se le seguirá juicio criminal ante la Corte Suprema de Justicia, si los hechos lo constituyen responsable de infracción que merezca otra pena. (COLOMBIA, [201-], não paginado).

Por fim, o art. 117 define que o Ministério Público e a Controladoria Geral da República são órgãos fiscais e de controle público. O primeiro é composto pela Procuradoria Geral da Nação, pela Defensoria Pública, bem como por procuradores, delegados e demais agentes do Ministério Público. A tal órgão compete a garantia e a promoção dos direitos humanos, a proteção do interesse público e a fiscalização da conduta oficial daqueles que desempenham funções públicas. Já a Controladoria Geral da República é a instituição responsável pela vigilância da gestão fiscal e pelo controle dos resultados da administração.

### 3.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional

Na Colômbia, de acordo com o art. 1º do Decreto nº 87 de 2011, o Mintransporte é o órgão atualmente competente para a formulação e adoção de políticas, planos, programas, projetos e regulações econômicas em matéria de transporte, trânsito e infraestrutura de todos os modais de transporte, sendo também o responsável pela regulação técnica dos modais rodoviário, marítimo, fluvial e ferroviário (COLOMBIA, 2011).

O surgimento do ministério remonta ao ano de 1905, quando foi instituído o então Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Somente em 1993 o órgão se converteu no Mintransporte, e, no início nos anos 2000, o mesmo passou por algumas alterações até chegar à sua configuração atual (COLOMBIA, 2019f). Segundo o seu organograma, o Despacho del Ministro é a instituição superior na estrutura organizacional do ministério, estando abaixo dela dois vices ministérios – um voltado à regulação de infraestrutura e outro voltado a regulação de transportes –, assim como uma Secretaria Geral (COLOMBIA, 2020b).

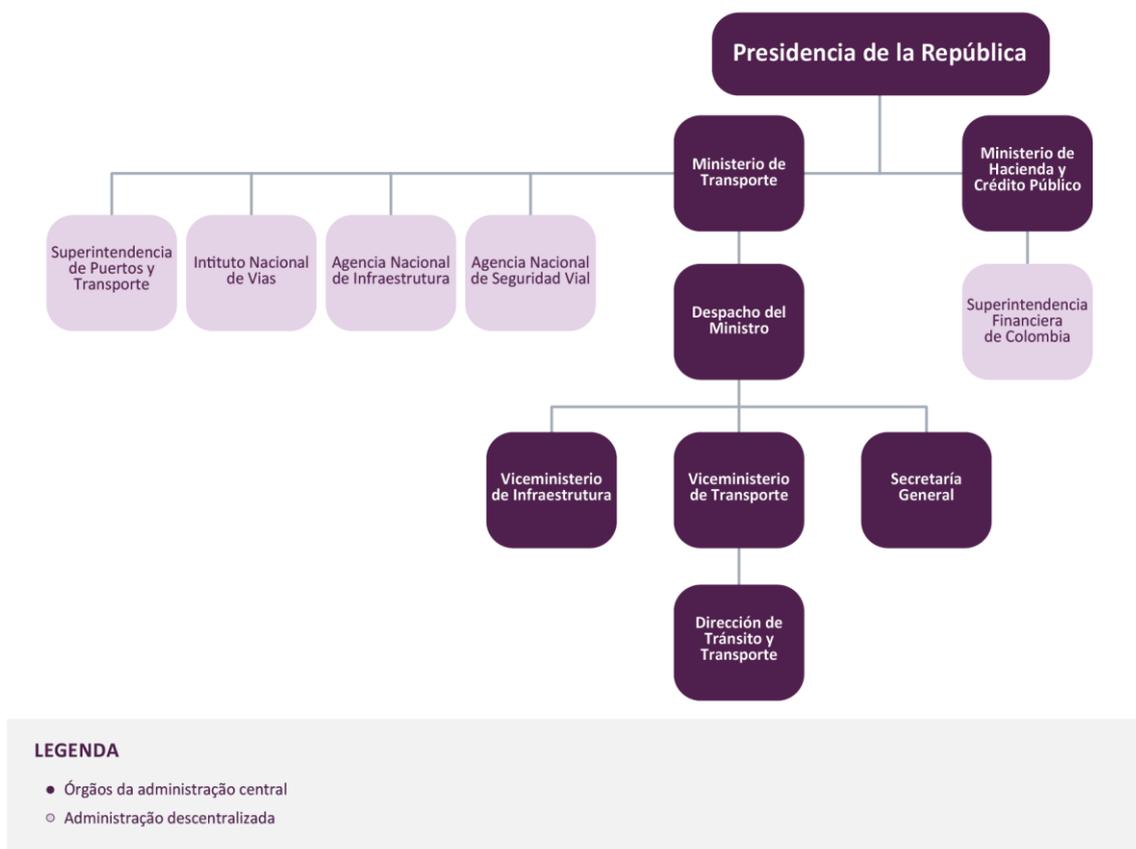
Abaixo do Vice Ministério de Transportes há, ainda, a Dirección de Transporte y Tránsito, a Subdirección de Tránsito e a Subdirección de Transporte. Cabe à Dirección de Transporte y Tránsito apoiar o Vice Ministério de Transporte na definição das políticas, programas e projetos relacionados à gestão do transporte, bem como na determinação da regulação técnica em matéria de transporte, no estabelecimento de tarifas sobre o transporte público e na fixação de indicadores técnicos de qualidade e de segurança sobre o transporte oferecido na Colômbia (COLOMBIA, 2019d). Também é de responsabilidade dessa diretoria a administração do Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), um sistema centralizado de informações sobre trânsito e transporte. Destaca-se, ainda, que a Subdirección de Transporte possui um grupo de trabalho para tratar das questões envolvendo os transportes internacional e multimodal.

Ademais, Decreto nº 1.079 de 2015 (COLOMBIA, 2015e) estabelece os órgãos descentralizados ao Mintransporte, entre os quais destacam-se:

- » **Instituto Nacional de Vías (Invías):** responsável pela execução de políticas, estratégias, planos, programas e projetos de infraestrutura da rede rodoviária nacional que não foi concessionada – correspondendo a redes de rodovias primárias e terciárias, rede ferroviária, rede fluvial e de infraestrutura marítima – conforme as orientações do ministério.
- » **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):** tem como objetivo planejar, coordenar, estruturar, contratar, executar, administrar e avaliar projetos de concessões e outras formas de Parceria Público Privada (PPP), para o projeto, construção, manutenção, operação, administração, e/ou exploração da infraestrutura pública de transporte, após determinação do Governo Nacional.
- » **Superintendencia de Puertos y Transporte (SuperTransporte):** responsável pela inspeção, controle e vigilância em matéria de Portos e em termos de trânsito, transporte e infraestrutura.
- » **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV):** tem como objetivo planejar, articular e gerir a segurança nas rodovias do país. É o órgão responsável pelo apoio internacional a fim de cumprir os objetivos das políticas de segurança das rodovias de todo o território colombiano determinados pelo Governo Nacional.

Nesse contexto, o Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que engloba a Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) – um organismo técnico descentralizado, com personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio (SFC, 2020), tem uma influência significativa. Conforme consta em seu *site*, é de responsabilidade da SFC as atribuições dispostas no Decreto nº 663 de 1993, entre essas a supervisão e controle das companhias e cooperativas de seguro e resseguro, elementos que compõem o objeto deste estudo (COLOMBIA, 1993a).

Na Figura 4 é ilustrado o arranjo institucional para o transporte internacional terrestre da Colômbia.



**Figura 4 – Organograma do arranjo institucional para o transporte internacional terrestre da Colômbia**

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

Além dos órgãos expostos no organograma, segundo a Decisão CAN nº 837/2019, também são autoridades com competência sobre o transporte internacional terrestre na Colômbia:

- » Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), órgão ligado ao Ministerio de Hacienda y Credito Público.
- » Ministério de Relaciones Exteriores, responsável pela expedição da Libreta de Tripulante Terrestre. Dentro desse ministério, é relevante também a atuação da Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, destinada ao controle migratório (CAN, 2019b).

### 3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

O art. 9º da Constituição colombiana prevê que as relações exteriores do Estado se fundamentam na soberania nacional, no respeito à autodeterminação dos povos e no reconhecimento dos princípios do direito internacional aceitos pela Colômbia (COLOMBIA, 1991). Além disso, o texto constitucional determina que a política externa da Colômbia seja orientada para colaborar com a viabilização dos processos de integração regional da América Latina e da região do Caribe.

No que concerne especificamente à incorporação de normas do ordenamento jurídico internacional versando sobre matéria de tutela dos Direitos Humanos, a interpretação que a jurisprudência da Corte Constitucional colombiana dá ao art. 93 da Constituição faz com que estas, ao serem recebidas no direito interno, sejam equiparadas aos artigos da própria Constituição. Consequentemente, todas as normas jurídicas de natureza infraconstitucional devem se ajustar ao previsto nestas normas internacionais. Os tratados em matéria de Direitos Humanos estão, portanto, em igual nível às normas constitucionais. Assim, em caso de colisão com normas inferiores, os tratados acima referidos as revogam; se, ao contrário, houver colisão com as normas constitucionais, cabe à Corte Constitucional dizer qual norma tem o primado. As normas de Direitos Humanos, então, somente serão subordinadas às normas constitucionais quando se tratar daquelas equivalentes às chamadas, no Direito Brasileiro de “cláusulas pétreas”, como aquelas que tratam da separação dos poderes ou da organização do Estado.

O art. 189 trata das competências em matéria de relações exteriores, dispondo ser o Presidente da República, enquanto Chefe de Estado, titular da administração das relações internacionais. Nesse sentido, cabe ao Presidente a nomeação dos agentes diplomáticos e consulares, assim como receber agentes internacionais e celebrar tratados e convênios com outros Estados ou organizações de direito internacional, os quais devem ser submetidos à aprovação do Congresso posteriormente.

O capítulo 8 intitulado “*De las Relaciones Internacionales*” trata do processo de recepção e de incorporação de acordos internacionais no ordenamento jurídico interno da Colômbia. O art. 224 determina que para os tratados internacionais assinados se tornarem vigentes no território Colombiano é necessário que sejam aprovados pelo Congresso – à exceção de tratados de natureza econômica e comercial acordados no âmbito de organismos internacionais, os quais podem ser aprovados de modo provisório e precário pelo Presidente da República. No caso em que o congresso posteriormente não venha a aprovar o texto do tratado assinado, este terá sua aplicação será suspensa. O art. 157, à parte do capítulo 8, acrescenta que os projetos de lei que tratem de matérias referentes às relações internacionais devem iniciar seus trâmites no Senado.

Incide neste contexto, ainda, segundo o que consta no âmbito do art. 241, o controle realizado pela Corte Constitucional, que tem por competência a possibilidade de execução dos tratados internacionais assinados pela Colômbia, bem como das leis que os aprovam. Caso os termos de um tratado sejam considerados em contraste com o corpo constitucional, este não será ratificado. Ainda, caso uma ou mais de uma norma sejam declaradas inexecutáveis, o presidente tem a possibilidade de assinar o tratado, desde que faça a reserva necessária.

O art. 226 da Constituição dispõe que o Estado colombiano promoverá a internacionalização das relações políticas, econômicas, sociais e ecológicas tendo por base a

equidade, a reciprocidade e a conveniência nacional (COLOMBIA, [201-]). Ademais, o art. 227 complementa o texto afirmando que o Estado promoverá a integração econômica, social e política com as demais nações (COLOMBIA, [201-]), concedendo uma especial atenção à América Latina e ao Caribe e, inclusive, com a intenção de instituir organismos de natureza supranacional e conformar uma comunidade de nações na América Latina.

A Colômbia, embora seja signatária do tratado de Montevideo de 1980, que instituiu a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), não é signatária do ATIT, proposto no âmbito desta organização internacional e cuja harmonização legislativa em matéria no interior dos Estados-Partes é o objeto deste estudo. O país também é membro da CAN, outra organização internacional de cunho regional que possui acordos no que tange ao transporte internacional. Nesta perspectiva, ao longo das últimas décadas a CAN tem emitido diversas decisões na tentativa de harmonizar as regras que regem o transporte internacional terrestre, estabelecendo normas comuns para seus Estados-Partes – a saber: Bolívia, Equador, Peru e Colômbia – as quais serão analisadas nas seções posteriores. Em especial, a Decisão nº 434/1998 determinou a criação no âmbito da CAN do Comitê Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), órgão destinado a assessorar a Secretaría General da CAN em matérias relativas ao transporte terrestre, bem como buscar a harmonização das normas e regulamentos técnicos dos Países-Membros que tratam do transporte internacional terrestre (CAN, 1998). Sendo um país associado à CAN, o Brasil, assim como também a Argentina, o Chile, o Paraguai e o Uruguai, acompanha atentamente o processo de emanção e implementação de normas jurídicas no quadro normativo da CAN, procurando, na medida do possível e no respeito dos seus compromissos internacionais, em particular com o Mercosul e com a Aladi, colocar-se em sintonia com os objetivos buscados por esta organização internacional.

## 4. Relações entre Brasil e Colômbia

Este capítulo tem como objetivo apresentar os principais aspectos das relações bilaterais entre Brasil e Colômbia, em relação às interações fronteiriças, comerciais e, principalmente, ao tráfego de cargas e passageiros por via terrestre.

Nesse sentido, as relações entre Brasil e Colômbia remontam à época colonial, em que ambos os territórios eram governados pelas coroas portuguesa e espanhola, respectivamente, sendo a região de fronteira um campo de disputas pela exploração de recursos naturais da região amazônica. Desde a assinatura do Tratado de Limites, em 1907, que tomou como base de demarcação a linha Tabatinga-Apapóris, os países vêm cooperando em diversas frentes, com destaque para a econômica, fronteiriça e pós-conflito colombiano (BRASIL, 2019a).

Nesse contexto, podem ser destacados:

- » O Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), de 2015, a ser internalizado pela Colômbia, que visa à promoção de investimentos e geração de um ambiente de negócios mais confiável nos países.
- » O Acordo de Complementação Econômica Colômbia-Mercosul (ACE 72), assinado em 2017, para os setores automotivo, têxtil e siderúrgico, com o objetivo de ampliar a liberalização do comércio entre os países.
- » O Acordo de Serviços Mercosul-Colômbia, assinado em 2018, para facilitar o intercâmbio internacional de bens, serviços e investimentos. Nesse sentido, está em negociação também um acordo para evitar a dupla tributação.
- » A Comissão de Vizinhança e Integração, que teve início em 1994, para tratar de temas de interesse comum a ambos os países nas regiões de fronteira.
- » A Comissão Binacional Fronteiriça (COMBIFRON), que busca o intercâmbio de informações de inteligência e experiências entre forças dos dois países em relação a operações realizadas na região de fronteira (BRASIL, 2019a).
- » O Acordo para o Estabelecimento da Zona de Regime Especial Fronteiriço para as Localidades de Tabatinga, no Brasil, e Leticia, na Colômbia, firmado em 2008 e promulgado pelo Brasil por meio do Decreto nº 8.596, de 18 de dezembro de 2015 (BRASIL, 2015).

Em relação ao transporte terrestre, o Brasil e a Colômbia dispõem de ligações rodoviárias diretas entre si, cujo principal eixo tanto para cargas como para passageiros é Tabatinga (BRA) – Leticia (COL), ao passo que o modal ferroviário não apresenta conexões entre os dois países.

### 4.1. INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

A fronteira do Brasil com a Colômbia possui 1.645 km de extensão, dos quais cerca de 1.032,5 km são marcados pela presença de corpos d'água e 612,5 km por linhas convencionais secas. No Brasil, o único estado que faz fronteira com a Colômbia é o Amazonas, sendo a região limítrofe entre os dois países definida como noroeste amazônico (FGV, c2016; IPHAN; MCC, 2014; COLOMBIA, [2020]). A área em questão apresenta uma baixa densidade demográfica, com

população concentrada principalmente nas cidades de Leticia e Tabatinga (CPRM, 2000). Na Figura 5 são apresentados os limites entre a Colômbia e o Brasil.



**Figura 5 – Limites internacionais da Colômbia**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O processo de demarcação do território limítrofe teve início em 1616, quando os portugueses iniciaram a exploração e conquista do território amazônico, utilizando-se de mão de obra escrava indígena para a extração das drogas do sertão, especiarias e plantas a serem exportadas para a Europa. Os espanhóis, por sua vez, iniciaram a sua expansão por meio do estabelecimento dos primeiros povos missionários. Em vista desse processo de ocupação simultâneo, a região Amazônica tornou-se, no século 18, importante zona de conflito entre ambas as coroas (MACHADO, 2014).

O Tratado de Santo Ildefonso, assinado em 1777, entre as coroas portuguesa e espanhola, possuía como objetivo encerrar as disputas pela posse da colônia sul americana, delimitando em mapa uma linha divisória. Apesar da delimitação realizada no século 18, os limites da fronteira Brasil-Colômbia, tal quais conhecidos atualmente, foram definidos apenas em 1907, após longos empasses políticos, com o Tratado de Bogotá. Ademais, em 1928, estabeleceu-se o Tratado de Limites e Navegação Fluvial, concordando o Brasil em estabelecer a livre navegação do Amazonas e outros rios comuns a ambos os países (FGV, c2016; GOMES, 2013).

Destaca-se o período da borracha como responsável pelos avanços urbanos vivenciados na região limítrofe. O desenvolvimento dessa indústria provocou o deslocamento de grandes contingentes populacionais do Nordeste brasileiro e de regiões centrais da Colômbia para a Amazônia, modificando intensamente o espaço transfronteiriço e dinamizando as relações socioeconômicas da região (MACHADO, 2014).

As transformações vivenciadas nesse período acarretaram também na consolidação das cidades gêmeas Leticia e Tabatinga, localizadas na Colômbia e no Brasil, respectivamente (MACHADO, 2014). Salienta-se ainda que Tabatinga se caracteriza por ser uma das primeiras Áreas de Livre Comércio (ALCs) no Brasil. A ALC constitui-se de uma área de livre comércio de importação e exportação com regime fiscal especial, na qual se tem a finalidade de promover o desenvolvimento da região de fronteira do extremo oeste do estado do Amazonas (EUZÉBIO, 2014). Além do mais, por se situar na fronteira entre os dois países, a cidade de Tabatinga destaca-se como ponto de movimentação migratória, concentrando uma porcentagem significativa de migrantes colombianos e peruanos e se apresenta também como porta de entrada para o território brasileiro (OLIVEIRA, 2006).

Na década de 80, o governo brasileiro iniciou a construção da Av. da Amizade, interligando de forma permanente as duas cidades e os dois países (NOGUEIRA 2008).

Já na década de 1990, com a demarcação de reservas ambientais e de terras indígenas, a exploração da madeira em áreas próximas à fronteira passou a ser passível de multas, sendo as atividades da indústria da borracha reprimidas na região (MACHADO, 2014). Com o decréscimo do ciclo da seringa, as cidades fronteiriças passaram a vivenciar um novo *boom* econômico, conhecido como “bonanza” e marcado pelo tráfico ilícito de cocaína (APONTE, 2012). A dinamização da economia pela coca, somada às atividades burocráticas e administrativas, provocaram um rápido crescimento urbano e populacional. Tabatinga, entre os anos de 1980 e 2019, apresentou um crescimento superior a 300%, expandindo-se de 17 mil habitantes para 65 mil em um intervalo inferior a 40 anos (EUZÉBIO, 2014; IBGE, 2019).

Ademais, cerca de 50% do território limítrofe entre Brasil e Colômbia caracteriza-se como terra indígena, tendo a presença, inclusive, de povos isolados (BARBOSA, 2010). O noroeste amazônico abriga 78.500 mil indígenas, de 37 povos distintos que ocupam o território há pelo menos 3.000 anos e que estão distribuídos pelas mais de 500 comunidades e

assentamentos. Além disso, o território fronteiriço é marcado pela existência de muitos sítios sagrados para essa população (IPHAN; MCC, 2014).

Nas últimas décadas, as relações entre Brasil e Colômbia vêm se fortalecendo, sendo hoje a Colômbia um importante destino de investimentos brasileiros: cerca de 102 empresas brasileiras estão estabelecidas na Colômbia. Com destaque para os últimos quatro anos, nos quais o número de empresas brasileiras instaladas no país vizinho dobrou. Dados os desafios inerentes a uma extensa fronteira amazônica, Brasil e Colômbia têm buscado aprofundar o intercâmbio de informações para atuar de maneira conjunta e eficiente no combate aos crimes transnacionais, em que se destacam as reuniões anuais no âmbito da Comissão Binacional Fronteiriça. Além disso, os países têm atuado para a superação da crise na Venezuela, especialmente no que tange a mitigação da emergência humanitária (BRASIL, 2019a).

## 4.2. MALHA RODOVIÁRIA

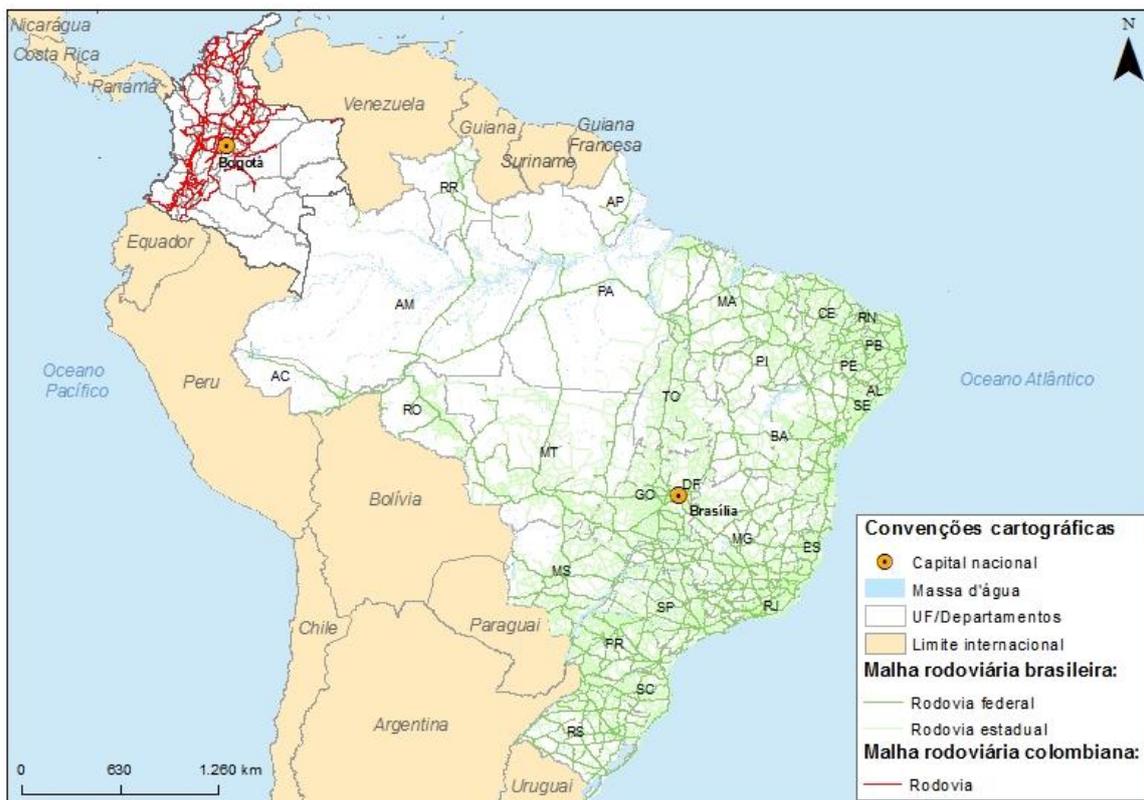
Ao comparar a área territorial dos países em análise, percebe-se que a Colômbia possui uma área equivalente a cerca 13,4% do território brasileiro. Quanto à malha rodoviária, a Colômbia corresponde a 12% da malha rodoviária brasileira.

Destacam-se ainda alguns dados relevantes no que concerne à malha rodoviária concessionada, uma vez que o Brasil possui baixa porcentagem relativa à malha rodoviária total, correspondendo a apenas 1,1%. Na Colômbia, por outro lado, 4,1% da malha rodoviária total é concessionada (COLOMBIA, 2018; CNT, 2020). A Tabela 10 demonstra a área territorial e a extensão da malha rodoviária da Colômbia e do Brasil.

PAÍS	ÁREA TERRITORIAL (KM <sup>2</sup> )	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767	1.719.765
Colômbia	1.141.748	206.627

**Tabela 10 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e da Colômbia**  
 Fonte: CIA (2020), Colombia (2018) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na Figura 6 é apresentada a malha rodoviária do Brasil e da Colômbia.



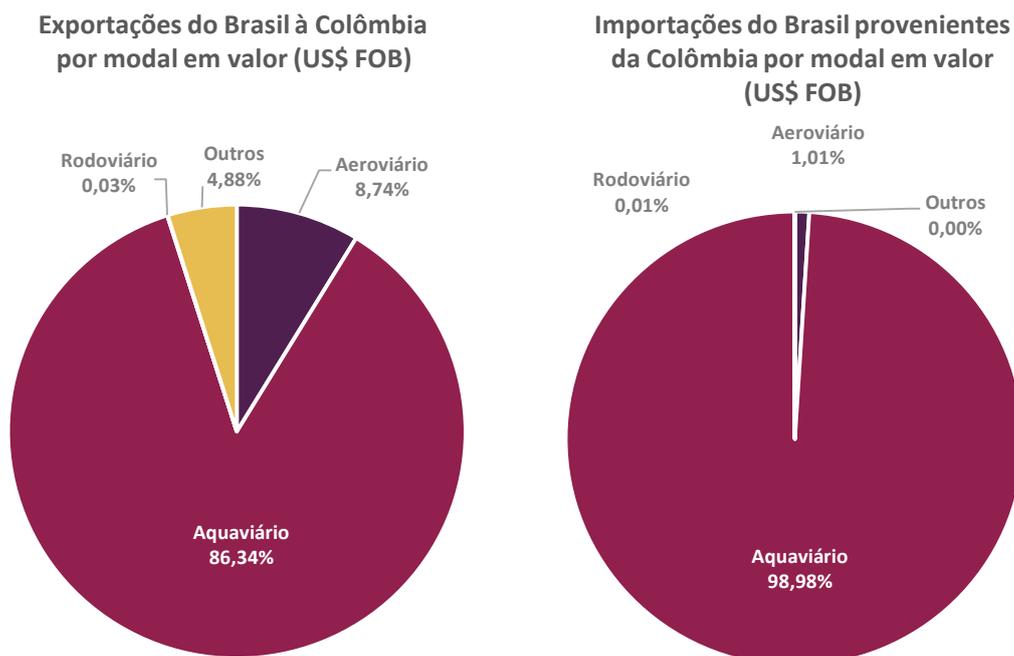
**Figura 6 – Malha rodoviária do Brasil e da Colômbia**  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 4.3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com dados da ANTT relativos ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) (ANTT, 2020c), não existem empresas colombianas habilitadas atuando no Brasil. Por sua vez, o Brasil possui 775 empresas habilitadas a operar em outros países, entretanto, nenhuma delas está apta para atuar na Colômbia. Isso decorre do fato de o transporte rodoviário de cargas entre os dois países, inclusive com trânsito por terceiros países, ser impossibilitado pela inexistência de acordos de transporte terrestre entre eles – com exceção do Acordo que aborda o comércio na região de fronteira compreendida pelas cidades gêmeas de Letícia (COL) e Tabatinga (BRA) (BRASIL, 2015).

Segundo dados do Ministério da Economia divulgados pela plataforma Comex Stat (2020), no ano de 2019, as exportações brasileiras destinadas a Colômbia obtiveram o valor total de US\$ 3,09 bilhões (FOB), ao passo que as importações do Brasil de produtos colombianos resultaram em US\$ 1,44 bilhões (FOB). Cabe destacar que as exportações e importações brasileiras no ano de 2019, tendo a Colômbia como parceiro comercial, aconteceram, majoritariamente, pelos modais aeroviário e aquaviário.

O Gráfico 2 exhibe os modos de transporte mais utilizados nas exportações e importações brasileiras com a Colômbia.



**Gráfico 2 – Modos de transporte utilizados nas exportações e importações brasileiras com a Colômbia**

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

Na Tabela 11 é apresentada a comparação da utilização dos modais de transporte nas exportações e importações brasileiras realizadas com a Colômbia.

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	3.091.574.820	2.240.305.553	1.979.487.537	
					0,03%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	956.113	240.274	157.712	
IMPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	1.446.388.614	6.168.130.923	6.214.373.501	
					0,01%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	191.291	95.235	95.235	

**Tabela 11 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com a Colômbia**

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

Entre janeiro e dezembro de 2019, as exportações brasileiras pelo modal rodoviário destinadas à Colômbia alcançaram um total de US\$ 956 mil, equivalente a 0,03% do valor total exportado. Os produtos mais exportados por rodovias durante o ano foram:

- » Outros condutores elétricos para tensão até 80 volts – 31,01% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 51,6 t
- » Outros acumuladores elétricos de chumbo – 23,73% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 98 t

- » Partes de máquinas e aparelhos para trabalho de pasta de papel, papel e cartão – 9,94% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 1,8 t (COMEX STAT, 2020).

Para o mesmo período considerado, as exportações pelo modal rodoviário da Colômbia para o Brasil foram de aproximadamente US\$ 191 mil, compatível com 0,01% do valor total exportado pela Colômbia. Os principais produtos colombianos importados pelo Brasil em 2019 pelas rodovias foram:

- » Sais e ésteres do ácido cítrico – 76,91% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 85 t
- » Outros artigos de papel, para uso sanitário/doméstico/hospitalar – 13,58% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 6,6 t
- » Outras preparações capilares – 4,50% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 0,8 t (COMEX STAT, 2020).

Vale ressaltar que, segundo informado pela ANTT, devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e a Colômbia, este fluxo de comércio observado entre os dois países ocorre por meio de empresas habilitadas no âmbito do ATIT (pelo lado brasileiro), que realizam o transporte entre os estados brasileiros e o Peru, onde são redespachadas por empresas habilitadas pela CAN até o seu destino final na Colômbia. Tal fato demonstra a relevância de um acordo regional único, ou, pelo menos, de acordos bilaterais, com trânsito por países terceiros para a otimização do transporte terrestre internacional de cargas na região da América do Sul.

#### 4.4. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Com base no Anuário Estatístico de Turismo 2019 (BRASIL, 2019b), 131.596 residentes permanentes da Colômbia ingressaram em território brasileiro no ano de 2018, um decréscimo de 6,2% em relação a 2017, quando se registraram 140.363 ingressantes colombianos no Brasil. Do total de residentes permanentes da Colômbia que chegaram em 2018, 113.810 (86,5% do total) utilizaram a via aérea, 17.437 (13,3%) optaram pela via terrestre e 238 (0,2%) deslocaram-se por via marítima.

Destaca-se o papel dos estados do Paraná e do Amazonas que juntos receberam mais de 15 mil colombianos em 2018 por via terrestre (86,4% do total), com participação relativa de 75% e 25% do total, respectivamente. Já em relação ao acesso pelo modal aéreo, as unidades federativas que se destacam são Rio de Janeiro e São Paulo com ingresso de 103.955 colombianos, resultado compatível a 91,3% do fluxo aeroviário total em 2018 (BRASIL, 2019b).

Em contrapartida, segundo dados do Migración (UAEMC, c2020), 329.943 brasileiros<sup>6</sup> entraram e/ou saíram da Colômbia no ano de 2019, representando 4,15% do fluxo total de estrangeiros em direção ao território colombiano. Deste percentual, o número de brasileiros que entraram na Colômbia por meio do transporte terrestre em 2019 foi de 930 pessoas, aproximadamente 0,1% do total de entrantes por essa via. O fluxo contrário, relacionado à saída

---

<sup>6</sup> Os principais motivos mencionados pelos brasileiros ao entrarem e/ou saírem da Colômbia foram turismo (29,2%), negócios (9,1%) e trânsito (4%).

de brasileiros da Colômbia utilizando o mesmo modo de transporte, em 2019, foi de 738 pessoas, cerca de 0,1% (UAEMC, c2020).

Sobre os demais modos de transporte, em torno de 95% dos brasileiros (316 mil pessoas) que entraram e/ou saíram da Colômbia em 2019 se movimentaram através do modal aeroviário. Desse total, cabe mencionar que cerca de 78% dos brasileiros utilizaram o Aeropuerto El Dorado, em Bogotá (UAEMC, c2020).

A baixa participação relativa do transporte terrestre nos fluxos migratórios de pessoas entre o Brasil e a Colômbia pode ser explicada pela ausência de acordos de transporte entre os dois países, o que dificulta – gerando mais burocracia para o processo – o fluxo internacional de passageiros. Assim, para realizar o transporte coletivo de passageiros entre os dois países, seria necessário que uma mesma empresa fosse habilitada para esse transporte tanto no âmbito do ATIT como no da CAN.

Já com relação ao transporte fluvial, destaca-se o fluxo entre a cidade de Leticia e a cidade de Tabatinga, por onde passaram 307 brasileiros em 2019, equivalente a 74,7% do tráfego fluvial de brasileiros ao território colombiano (UAEMC, c2020).

#### **4.5. MALHA FERROVIÁRIA**

O Brasil conta com uma malha ferroviária nacional de 31.199 km de extensão, e desse total, cerca de 29.788 km de extensão estão concessionadas. Já a malha ferroviária colombiana, compreende 3.488 km de extensão, em que 2.885 km de linhas férreas estão inativas, equivalentes a 82% da malha ferroviária total (CNT, 2020; COLOMBIA, 2018).

A Figura 7 retrata a localização geográfica das malhas ferroviárias brasileira e colombiana.



**Figura 7 – Malha ferroviária do Brasil e da Colômbia**  
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O sistema ferroviário brasileiro é o maior da América Latina em termos de carga transportada, com movimentação de cerca de 366,4 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) em 2019 (ANTT, 2020a).

A Tabela 12 mostra a área territorial e a extensão da malha ferroviária do Brasil e da Colômbia.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767 km <sup>2</sup>	31.199 km
Colômbia	1.141.748 km <sup>2</sup>	3.488 km

**Tabela 12 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e da Colômbia**  
 Fonte: Colombia ([2020], 2018) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo a Tabela 12, a extensão da malha ferroviária colombiana é equivalente a 11% da malha ferroviária brasileira. No entanto, levando-se em conta as linhas férreas que não estão inativas, a porcentagem da malha colombiana ativa em relação à brasileira cai para cerca de 2%.

#### 4.6. TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

Devido ao caráter nacional da malha ferroviária colombiana, destinada principalmente à movimentação de carvão, bem como à inexistência de ligações ferroviárias entre o Brasil e a Colômbia, não há registro de atividade de transporte ferroviário de cargas nem de passageiros entre os dois países.



## 5. Visita técnica

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 do principal órgão envolvido nas questões de transporte internacional da Colômbia, a saber, a Directoria de Transporte y Tránsito, do Ministerio de Transporte (Mintransporte). A reunião estava prevista para o período de 27 a 31 de janeiro de 2020, conforme cronograma acordado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em virtude de não ter sido realizada reunião bilateral entre o Brasil e a Colômbia no que se refere ao transporte terrestre internacional de cargas e passageiros, foi solicitado, no dia 2 de dezembro de 2019, pela ANTT, o apoio da Associação Latino Americana de Desenvolvimento (ALADI), para a indicação das entidades e autoridades envolvidas na regulação do transporte na Colômbia. De posse da listagem sugerida e encaminhada pelo sr. Rodrigo Serran – Chefe do Departamento de Integração Física e Digital (DIF) –, a ANTT encaminhou, no dia 13 de dezembro de 2019, o ofício às autoridades sugeridas pela ALADI, resumindo os objetivos do projeto contemplado no Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 01/2019 e apresentando oficialmente a equipe técnica responsável pelo desenvolvimento das atividades a este relacionadas.

Diante da ausência de resposta por parte das autoridades colombianas, além dessa primeira abordagem, diversas tentativas de contato com os representantes do país foram realizadas, porém sem retorno. Face às dificuldades enfrentadas, a ANTT acionou o Ministério de Relações Exteriores, através do Itamaraty, solicitando o apoio da Embaixada Brasileira em Bogotá (COL). No dia 22 de janeiro de 2020, o Itamaraty, através do sr. Paulo Guedes – Terceiro Secretário da Divisão da América do Sul III do Ministério de Relações Exteriores – encaminhou a listagem atualizada das autoridades que deveriam ser contatadas. Dessa forma, no dia 23 de janeiro de 2020, foi encaminhado pela ANTT um novo ofício (disponível para consulta no Anexo 1) ao Mintransporte, endereçado à sra. Adriana E. Ramirez Guarin, Diretora de Transporte e Tránsito do referido ministério. A esse ofício seguiram-se contatos via telefone, correio eletrônico e LinkedIn, além do envio de uma correspondência pela embaixada brasileira em Bogotá, no dia 10 de fevereiro de 2020 (Anexo 2), a fim de reforçar o contato e a apresentação do projeto.

Os representantes do Mintransporte, sra. Adriana Guarin e sr. Andrés María Rumié Palacios – Coordenador de Transporte Internacional e Multimodal –, retornaram os contatos no dia 13 de fevereiro de 2020 por meio de correio eletrônico, informando que a Colômbia, por pertencer à Comunidade Andina (CAN), adota as decisões e resoluções emitidas no âmbito desta organização no que tange ao transporte internacional de cargas e passageiros e operações de transporte multimodal.

Ademais, como complemento à resposta encaminhada, foram anexadas as seguintes normas da CAN, que abordam os temas supracitados:

- » **Decisão CAN nº 398 de 1997** – Transporte internacional de passageiros por rodovia, substituta da Decisão CAN nº 289.
- » **Decisão CAN nº 290 de 1991** – Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Internacional por Rodovia.

- » **Decisão CAN nº 837 de 2019** – Transporte internacional de cargas por rodovia, substituta da Decisão CAN nº 257.
- » **Resolução CAN nº 2101 de 2019** – Regulamento da Decisão CAN nº 837.
- » **Resolução CAN nº 2102 de 2019** – Diretrizes e conteúdo do sistema de informação e consulta para o transporte internacional de cargas por rodovia.
- » **Decreto nº 149 de 1999** – Pelo qual se regulamenta o Registro de Operadores de Transporte Multimodal.
- » **Decisão CAN nº 331 de 1993** – Transporte multimodal.
- » **Decisão CAN nº 393 de 1996** – Modificação da Decisão CAN nº 331.
- » **Decisão CAN nº 467 de 1999** – Estabelece as infrações e o regime de sanções para os transportadores autorizados para o transporte internacional de cargas por rodovia.

As normas indicadas pelos representantes colombianos estão contempladas nas análises realizadas do presente relatório, no capítulo 6 “Análise comparativa”.

Na sequência, os técnicos do LabTrans/UFSC contataram o sr. Andrés M. Rumié Palacios para iniciar as tratativas relacionadas ao agendamento da visita técnica para a realização da reunião com os representantes colombianos. A assessoria do representante colombiano manifestou interesse em saber mais detalhes sobre o projeto e os objetivos da visita, bem como solicitou a sugestão de um novo período para sua realização, a fim de conciliar as agendas no Mintransporte. Após tratativas, acordou-se a realização da visita no período de 23 a 27 de março de 2020.

No entanto, devido à pandemia de Covid-19 foi necessário suspender a visita técnica, tendo em vista as medidas adotadas pelos governos colombiano e brasileiro para contenção do contágio pelo coronavírus, as quais incluem o fechamento de fronteiras e a proibição de ingresso de estrangeiros na Colômbia. Uma nova data será definida após a normalização da situação nos dois países. A fim de dar seguimento às atividades previstas no projeto para o estudo da legislação da Colômbia, foi encaminhada, no dia 20 de março de 2020, por e-mail, uma planilha com as principais dúvidas levantadas pela equipe técnica do Labtrans/UFSC, para que os representantes colombianos pudessem adiantar as respostas aos questionamentos. Até o momento de elaboração deste relatório, entretanto, não houve retorno quanto às dúvidas encaminhadas.

Dessa forma, não foi possível apresentar neste documento um relato do que foi abordado na reunião técnica com representantes da Colômbia, dado que ainda não foi realizada. Assim, este relatório não contempla a atividade “1.1.3 Entrevistas com especialistas na regulação do transporte internacional de cada país envolvido”, da Fase 1 – Obter e organizar a informação.

Salienta-se, no entanto, que essa atividade será concluída até a data de entrega do *Relatório Parcial Comparativo 3*, em maio de 2020, quando este capítulo contemplará o relato da reunião.

## 6. Análises comparativas

O presente capítulo está subdividido de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil e da Colômbia. Em cada uma das seções a seguir são apresentados os resumos e os resultados da análise comparativa das legislações levantadas.

### 6.1. AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

Nesta seção são tratados os temas relativos às autorizações, aos documentos de transporte e aos serviços.

#### 6.1.1. Autorizações

##### 6.1.1.1. Licenças Originárias e Complementares

De acordo com o disposto no art. 2º do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) (BRASIL, 1990b), somente empresas autorizadas poderão realizar o transporte internacional de cargas ou de passageiros, conforme especificações do acordo e seus anexos. Em adição, segundo o art. 20, para o estabelecimento do serviço de transporte internacional por rodovia e suas modalidades, é necessário um acordo prévio entre os países signatários. Estes outorgarão as licenças correspondentes às empresas de transporte de carga e/ou de passageiros, com o objetivo de tornar efetivo o princípio da reciprocidade.

Ademais, o ATIT estabelece o seguinte em relação às empresas prestadoras do serviço de transporte internacional:

Artigo 3º. - As empresas serão consideradas sob jurisdição do país em que:

- a) Estejam legalmente constituídas;
- b) Estejam radicados e matriculados os veículos utilizados na prestação dos serviços; e
- c) Tenham domicílio real de acordo com as disposições legais do país respectivo.

Artigo 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, a exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.
2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários (BRASIL, 1990b, p. 15).

Na Colômbia, não foram encontradas normativas sobre a habilitação de empresas prestadoras de serviço de transporte terrestre internacional. Contudo, no âmbito doméstico a Colômbia estabelece na Lei nº 336/1996:

Artigo 10º.- Para os efeitos da presente lei se entende por operador ou empresa de transporte a pessoa física ou jurídica constituída como unidade de exploração econômica permanente com os equipamentos, instalações e órgão de administração

adequados para efetuar o traslado de um lugar a outro de pessoas ou coisas, ou de uma e outra juntas.

Parágrafo.- A constituição da pessoa jurídica a que se refere o presente artigo, não requererá autorização prévia alguma por parte do Estado (COLOMBIA, 1996a, não paginado, tradução nossa).

Em consonância, de acordo com a Lei nº 105/1993, que tem por objetivo ditar as disposições básicas acerca do transporte colombiano, redistribuir as competências e recursos, bem como regulamentar esse setor, a Colômbia estabelece que não poderão exigir requisitos que não estejam dispostos nas normas legais e nos regulamentos. Sendo assim, para que uma empresa ou formas associativas de transporte e de economia solidária possam ter acesso à prestação de serviço público, elas devem requerer uma autorização fornecida pelo Estado, o qual possui um papel de regulamentação, através do Ministerio de Transporte, das condições técnicas ou operacionais de tal serviço, baseada em estudos acerca do tema. O papel do Governo Nacional também se estende à aplicação de restrições com o objetivo de evitar a concorrência desleal e o abuso que determinada pessoa ou empresa pode fazer da posição que ocupa no mercado (COLOMBIA, 1993b). Assim, essa lei, em seu art. 3º, estabelece que:

O transporte de carga será fornecido por pessoas físicas ou jurídicas devidamente autorizadas pelas autoridades e o Governo Nacional regulamentará sua operação. O governo estabelecerá as diretrizes para o transporte de carga a ser realizado em condições de segurança e eficiência. Também não haverá restrições para rotas e frequências, estas serão determinadas pelo mercado. O Governo Nacional pode estabelecer condições técnicas e de segurança para a prestação do serviço e seu controle será de responsabilidade das autoridades de trânsito (COLOMBIA, 1993b, não paginado, tradução nossa).

Dessa forma, a autorização fornecida pelo Estado da qual trata da Lei nº 105/1993 supracitada é chamada de **habilitação**, definida pelo art. 11 da Lei nº 336/1996:

A habilitação, para efeitos dessa lei, é a autorização emitida pela autoridade competente em cada modo de transporte para a prestação do serviço de transporte público.

O Governo Nacional estabelecerá as condições para a concessão da autorização, em matéria de organização e capacidade econômica e técnica, indicará também os requisitos que os operadores devem credenciar, como declarações financeiras devidamente certificadas, demonstração da existência de capital subscrito e pago e patrimônio bruto, verificação da origem do capital aportado pelos sócios, proprietários ou acionistas, propriedade, posse ou vinculação de equipamentos de transporte, fatores de segurança, âmbito de operação e necessidades do serviço (COLOMBIA, 1996a, não paginado, tradução nossa).

Já em relação às licenças necessárias para o transporte terrestre, o ATIT define em seu art. 19 a Licença Originária e a Licença Complementar. A primeira constitui a autorização outorgada pelo país cuja jurisdição incide sobre a empresa, garantindo o direito de realizar transporte terrestre segundo os termos do ATIT. A segunda, por sua vez, é a autorização expedida pelo país de destino ou trânsito (BRASIL, 1990b).

No art. 21 é previsto que cada país signatário do ATIT outorgue as Licenças Originárias e Complementares para a realização de transporte rodoviário bilateral ou em trânsito dentro dos limites do seu território. O art. 23 estabelece que a Licença Originária que um dos países

signatários tenha concedido às empresas sob sua jurisdição será aceita pelo outro país signatário. Este último deve 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 (BRASIL, 1990b). Os arts. 24, 25 e 26 regem a emissão de Licenças Complementares e seus prazos.

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 de 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 comprova a licença originária; e
- b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para 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.

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 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.

Artigo 26. –

1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares que lhes sejam solicitadas no prazo de 180 dias depois de apresentada a solicitação correspondente. 2. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de 5 (cinco) dias úteis, mediante tão somente a apresentação dos documentos a que se refere o artigo 24, uma autorização provisória que será oficializada mediante telex ou fac-símile, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a licença complementar definitiva. Vencido o prazo de 5 (cinco) dias da apresentação da solicitação, a autoridade competente que não tenha concedido a autorização provisória informar, dentro de um prazo similar, sobre as causas que fundamentaram sua decisão à autoridade competente do país de origem da empresa que haja solicitado.

3. A autoridade do país ao qual se solicite a licença complementar certificará sua concessão em cópia reprográfica, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, do respectivo documento de idoneidade, não sendo necessária a expedição de qualquer documento (BRASIL, 1990b, p. 16).

Ademais, além das licenças originárias e complementares, o art. 22 do ATIT determina que mais da metade do capital social e do controle efetivo da empresa requerente deverá estar em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a Licença Originária (BRASIL, 1990b). 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 desta condição.

No Brasil é determinado pelo inciso I do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.840/2019 que a empresa que pretende se habilitar ao transporte rodoviário internacional de cargas deve ser constituída nos termos da legislação brasileira (ANTT, 2019d). Porém, a exigência de que o controle do capital social desta seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado não se aplica mais à legislação brasileira, já que o art. 171 da Constituição Federal, que dispunha sobre a obrigatoriedade, foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995 (BRASIL, 1995c).

Acerca das Licenças Originárias e Complementares na Comunidade Andina das Nações (CAN), pode-se citar a Decisão CAN nº 837/2019 e a Decisão CAN nº 398/1997, sobre o transporte terrestre de cargas e de passageiros, respectivamente. Na primeira, a Licença Originária (do espanhol – *Permiso Originario*, tradução nossa) é definida como “o documento que comprova que um transportador foi autorizado pelo órgão nacional competente de seu país de origem para realizar o transporte internacional rodoviário de mercadorias nos Países Membros” (CAN, 2019a, p. 4, tradução nossa). Já no transporte de passageiros, recebe o nome de Licença Originária de Prestação de Serviços (do espanhol – *Permiso Originario de Prestación de Servicios*, tradução nossa) tendo uma definição similar, apontada no art. 1º da Decisão CAN nº 398/1997:

**Licença Originária de Prestação de Serviços**, o documento que 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).

Dessa forma, o transporte internacional rodoviário de mercadorias não possui, de acordo com a Decisão CAN nº 837/2019, uma licença análoga à Complementar que está disposta no ATIT. Contudo, este serviço, quando realizado para passageiros, necessita de uma Licença Complementar de Prestação de Serviços, sendo definida como:

**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 (CAN, 1997a, p. 4, tradução nossa).

Por fim, em todos os casos citados, para a solicitação das licenças, aquele que está transportando deve estar regularmente constituído como uma empresa em um dos países que fazem parte da Comunidade Andina e, assim como o estabelecido para o caso brasileiro (mais especificamente, no ATIT), a Licença Originária emitida em um dos Países Membros da CAN deve ser aceita pelos demais (CAN, 1997a, 2019b).

As normativas analisadas a seguir, que versam sobre as licenças pertinentes ao transporte rodoviário internacional de cargas ou de passageiros, foram separadas conforme a finalidade do transporte.

## Transporte de cargas

No contexto dos blocos econômicos, o Mercosul não regula as licenças originárias e complementares para transporte de cargas, entretanto, algumas resoluções regulamentam exigências para a obtenção de tais licenças. Essa regulamentação é feita a partir de resoluções como: a Resolução Mercosul/GMC nº 26/2011 (MERCOSUL, 2011), que trata do sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas; a Resolução Mercosul/GMC nº 52/2010, sobre as especificações do Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular (MERCOSUL, 2010); a Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014, acerca dos valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional (MERCOSUL, 2014); e a Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997 a respeito da inspeção técnica veicular (MERCOSUL, 1997b).

Tratando de normativas nacionais específicas, no âmbito brasileiro há a Resolução ANTT nº 5.840/2019, que resolve:

Art. 1º Estabelecer normas para o transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 1º A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas por transportador brasileiro, em caráter regular, depende de outorga de Licença Originária, obtida junto à ANTT, e de Licença Complementar obtida junto ao Organismo Nacional Competente do país de destino e de trânsito, conforme o caso.

§ 2º A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, em caráter não regular, depende de Autorização de Viagem de Caráter Ocasional (ANTT, 2019, p. 47).

A Resolução define os pré-requisitos necessários às empresas que desejam a habilitação para o transporte internacional, a saber:

I - ser Empresa ou Cooperativa constituída nos termos da legislação brasileira, tendo o transporte rodoviário de cargas dentre as atividades econômicas;

II - estar regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC;

III - não possuir multas impeditivas, junto à ANTT;

IV - não estar inscrito na Dívida Ativa da ANTT;

V - ser proprietário de veículos que tenham capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, devidamente cadastrados no RNTRC, compostos por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;

VI - possuir infraestrutura administrativa com telefone para contato e endereço para correspondências, e

VII - possuir dois endereços eletrônicos para envio, pela ANTT, de notificações e comunicados referentes ao previsto nesta Resolução (ANTT, 2019d, p. 47).

Para a expedição da **Licença Originária** pela diretoria da ANTT, o requerente deverá apresentar requerimento, na forma estabelecida pela agência, acompanhado dos seguintes documentos, conforme o art. 6º da Resolução:

I - Empresa:

- a) comprovante de pagamento de emolumento;
- b) cópia, registrada na Junta Comercial, de contrato ou estatuto social, com as eventuais alterações e, quando aplicável, da ata da eleição da administração em exercício;
- c) procuração, caso o responsável não figure como administrador da empresa; e
- d) relação de veículos, devidamente cadastrados na frota da ETC junto ao RNTRC, acompanhada dos respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica - CITV.

II - Cooperativa:

- a) comprovante de pagamento de emolumento;
- b) cópia, registrada na Junta Comercial de estatuto social;
- c) cópia da ata de eleição da administração e listagem nominativa dos associados, contendo nome e CPF, firmada pelo representante legal da Cooperativa;
- d) procuração, caso o responsável não figure como representante legal da Cooperativa; e
- e) relação de veículos, devidamente cadastrados na frota da ETC junto o RNTRC, acompanhada dos respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica - CITV (ANTT, 2019, p. 48).

A Licença Originária terá validade de dez anos a partir da sua data de expedição, podendo ser renovada, a pedido do transportador, com antecedência de no mínimo 60 dias do seu vencimento. Esta licença poderá ser transferida ou cedida, e será outorgada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). É importante observar que apenas a Licença Originária não autoriza o transportador a realizar o transporte internacional, devendo ser obtida, para este fim, a Licença Complementar.

No contexto andino, os documentos e requisitos para a emissão da Licença Originária são listados na Resolução CAN nº 2.101/2019 (CAN, 2019c), que tem por objetivo regulamentar a Decisão CAN nº 837/2019, e na própria decisão. A licença deverá ser emitida de acordo com o que está previsto na legislação nacional de cada País Membro que a está expedindo, e deve conter dois anexos com as informações sobre os veículos, a carga e o âmbito de operação do transportador. O aceite dessa autorização, que é intransferível, pelo País Membro de destino, prova que o transportador está adequado para realizar tal serviço (CAN, 2019b). Na Colômbia, o órgão nacional competente por esse serviço é a Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte. A solicitação da Licença Originária, de acordo com o art. 38 da decisão, pode ser feita mediante a apresentação da seguinte documentação:

- 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 nomeção 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 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 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, 2019b, p. 10-11, tradução nossa).

Ademais, a solicitação deve ser assinada pelo representante legal da empresa e, antes de expedir a licença, são avaliados a capacidade e os antecedentes do transportador pelo órgão nacional competente, o qual também tem a obrigação de expedir e entregar ao transportador a Licença Originária em um prazo de 30 dias corridos, contados a partir da data da efetuação da solicitação e apresentação dos documentos e informações requeridas. Caso tais informações fornecidas estejam incorretas, dá-se o prazo de 30 dias corridos para corrigi-las (extrapolando o prazo, entende-se que houve desistência da solicitação, sem prejuízos para a obtenção de uma nova no futuro), de forma que o prazo de entrega começará a contar após tal correção (CAN, 2019b).

Ademais, sobre a vigência da Licença Originária, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece:

- Artículo 42º.- A Licença Originária tem uma vigência de cinco anos. Sua vigência se prorrogará automaticamente, e por períodos iguais, na data de vencimento, sempre que não exista uma resolução ou decisão firme do organismo nacional competente que a suspenda ou cancele, sem prejuízo do indicado no artigo 45 da presente Decisão.
- Não obstante, os Países Membros estarão habilitados a tomar as ações de verificação periódica que considerem apropriadas (CAN, 2019b, p.11, tradução nossa).

Assim, percebe-se que a vigência da Licença Originária na Colômbia (cinco anos) é metade do tempo da vigência estabelecida para o Brasil (dez anos). Ademais, ao contrário do caso brasileiro, não foram encontradas normativas colombianas que estabeleçam os requisitos e procedimentos necessários para que as empresas possam solicitar a habilitação para o transporte internacional.

Quanto à expedição da **Licença Complementar** no caso brasileiro, fica dependente da solicitação de empresas estrangeiras detentoras de Licença Originária em um período máximo de até 120 dias após a expedição desta, devendo ser comprovada na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em um prazo de até 300 dias após sua expedição. A Resolução ANTT nº 5.840/2019 dispõe que:

Art. 21 A Licença Complementar será expedida, obedecidos os princípios da reciprocidade consagrados nos acordos bilaterais e multilaterais, a transportador estrangeiro detentor de Licença Originária, outorgada pelo Organismo Nacional Competente do país de origem.

Parágrafo único. A Licença Complementar terá prazo de validade igual ao previsto na Licença Originária correspondente ou nos acordos bilaterais ou multilaterais vigentes.

Art. 22 O pedido de Licença Complementar será encaminhado, mediante requerimento de representante legal do transportador estrangeiro no Brasil, na forma estabelecida pela ANTT [...].

§ 1º Deverão ser anexados ao requerimento os seguintes documentos:

I - Licença Originária e seus anexos, concedida há, no máximo, cento e vinte dias pelo Organismo Nacional Competente e devidamente apostilado no país de origem.

II - procuração outorgada por instrumento público, a um único representante legal perante a ANTT, residente e domiciliado em território brasileiro e com poderes para representar o transportador estrangeiro e responder em seu nome em todos os atos administrativos e judiciais, facultado o substabelecimento com reserva de poderes;

III - cópia do contrato social ou estatuto social, registrado na Junta Comercial, com as eventuais alterações e, quando aplicável, da ata da eleição da administração em exercício, caso a procuração seja outorgada à pessoa jurídica brasileira; e

IV - comprovante de pagamento de emolumento correspondente.

§ 2º Na procuração de que trata o inciso II do § 1º deste artigo deverão constar a identificação completa do representante legal, incluindo CNPJ ou CPF, e o endereço físico.

§ 3º Os documentos em língua estrangeira deverão ser acompanhados da correspondente tradução para o português, por tradutor público juramentado, após obtenção do visto consular perante a representação diplomática do Brasil no país de origem, salvo existência de acordo internacional que disponha de forma diversa.

§ 4º Eventual substituição do representante legal ou alteração dos respectivos dados cadastrais deverão ser comunicadas, imediatamente, à ANTT, sob pena de suspensão da Licença Complementar, até efetiva regularização da pendência (ANTT, 2019b, p. 48).

Na esfera colombiana, ao analisar a Decisão CAN nº 837/2019, percebe-se, entretanto, que não há necessidade da expedição de uma Licença Complementar por parte do país de destino. Essa normativa substituiu a Decisão CAN nº 399/1997, na qual encontrava-se 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, 2019b; COLOMBIA, 2019c).

Na Resolução ANTT nº 5.840/2019 é regulamentada a **Autorização de Caráter Ocasional**, licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular. Assim, a resolução estabelece que:

Art. 16 O requerente que solicitar Autorização de Viagem de Caráter Ocasional deverá apresentar requerimento, na forma estabelecida pela ANTT, firmado por seu representante legal, ou procurador, contendo as seguintes informações:

I - nome ou razão social do responsável pela viagem ocasional e CNPJ;

II - origem e destino da viagem;

III - motivo da viagem;

IV - quantidade aproximada de viagens;

III - pontos de fronteira a serem utilizados durante o percurso;

IV - descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e

V - relação dos veículos a serem autorizados, previamente cadastrados no RNTRC do requerente, quando for o caso de Empresa ou Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas, conforme prevê a Resolução ANTT nº 4.799, de 2015, ou outra que vier a substituí-la.

§ 1º Na relação de veículos de que trata o inciso V deste artigo, não serão considerados veículos habilitados que constam da frota de transportador autorizado a realizar prestação de serviço, em caráter regular, de transporte rodoviário internacional de cargas.

Art. 17 É vedada a subcontratação para realização de viagem de caráter ocasional.

Art. 18 A Autorização de Viagem de Caráter Ocasional será concedida com vigência não superior a 6 (seis) meses (ANTT, 2019d, p. 48).

Quanto ao **transporte de carga própria**, a resolução também dispõe sobre as condições para sua realização. Essa modalidade caracteriza o transporte realizado quando uma pessoa física ou jurídica, através de veículos de sua propriedade ou posse, desloca cargas (para seu consumo ou distribuição) de um local a outro de forma que essa não seja a sua principal atividade comercial (ANTT, 2019).

Assim, a resolução estabelece que:

Art. 19 A pessoa física ou jurídica deverá solicitar Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria, desde que a finalidade não seja a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 1º O requerimento deverá ser encaminhado, na forma estabelecida pela ANTT, contendo as seguintes informações:

I - nome ou razão social e CNPJ, em caso de pessoa jurídica responsável pelo transporte de carga própria, ou nome e CPF, em caso de o responsável ser pessoa física;

II - informações do importador e exportador;

III - origem e destino da operação;

IV - quantidade aproximada de viagens;

V - ponto(s) de fronteira a ser(em) utilizado(s) durante o percurso;

VI - descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e

VII - relação dos veículos, de categoria particular, próprios ou que estejam na posse do requerente.

[...]

Parágrafo único. Até que seja acordado modelo específico, a ANTT emitirá a autorização de que trata o caput conforme modelo de documento Autorização de Viagem Caráter Ocasional Viagem devidamente identificado como "Autorização de Viagem de Caráter Ocasional para Transporte de Carga Própria" com vigência não superior a (6) seis meses (ANTT, 2019d, p. 48).

Por fim, essa resolução dispõe sobre a conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC nº 26 (MERCOSUL, 2011), que estabelece o sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas e sobre a obrigatoriedade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75 (MERCOSUR, 1997b).

No tocante à Colômbia, não foram encontradas, no âmbito doméstico, legislações acerca do transporte internacional terrestre ocasional de cargas, nem sobre o transporte próprio de mercadorias. Contudo, para este último, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece uma definição similar àquela apresentada pela ANTT: um transporte de cargas que as empresas utilizam em seu próprio benefício e que não se enquadra como sua atividade principal, de forma que realizam o traslado com veículos próprios habilitados para tal fim. Vale ressaltar que essa definição é válida somente para o transporte entre os Países Membros da CAN (2019b).

Ademais, segundo a mesma decisão da CAN, as empresas que desejam transportar mercadorias por rodovias em âmbito internacional por conta própria devem possuir uma Licença Originária Especial (do espanhol – *Permiso Especial de Origen*, tradução nossa), a qual possui vigência de dois anos. A renovação da licença pode ser efetuada a pedido da empresa por períodos iguais e, além disso, deverão ser utilizados veículos de propriedade da empresa ou sob arrendamento mercantil (*leasing*) (CAN, 2019b). Os documentos a serem apresentados ao órgão nacional competente para a obtenção da Licença Originária Especial são estabelecidos pelo art. 49 da Resolução CAN nº 2.101/2019:

a) Documento que comprove a existência legal da empresa em seu país de origem;

b) Cópia autenticada ou legalizada da nomeação de seu representante legal ou, na sua falta, certificado do mesmo outorgado pelo órgão competente;

c) Indicação da cidade e endereço da sede da empresa;

d) Carta de compromisso de contratação da Apólice Andina de Seguro que cubra, da origem ao destino, à tripulação e a terceiros, o pagamento de uma indenização pelos danos e prejuízos que possam sofrer em consequência de acidentes ocasionados nas operações de transporte internacional que se realizem;

e) Lista dos veículos com os quais se pretende operar, anexando uma cópia autenticada ou legalizada do documento que comprova sua propriedade ou o contrato de arrendamento mercantil (*leasing*); e,

f) Documento (procuração) que comprove a representação legal da empresa nos Países Membros por onde deseja operar em conformidade com o artigo 10 do presente regulamento, que contenha sua vigência e as faculdades e responsabilidades administrativas, aduaneiras, comerciais e judiciais, mencionando a cidade e o endereço de domicílio do representante legal e, se aplicável, seu registro de contribuinte ativo e domicílio comprovado (CAN, 2019c, p. 10, tradução nossa).

Por fim, vale ressaltar que, através da Resolução CAN nº 2.102 de 2019, foi estabelecido o Sistema de Informação e Consultas (do espanhol – *Sistema de Información y Consultas*, tradução nossa), que armazena dados sobre as “Licenças Originárias, os veículos habilitados e unidades de carga registradas para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovias, o nome do representante legal por país transitado, a Apólice Andina por veículo habilitado” (CAN, 2019a, p. 1, tradução nossa), além de outros dados definidos pelo texto da resolução (CAN, 2019a).

## Transporte de passageiros

Relativamente ao transporte de passageiros, cita-se, primeiramente, no âmbito das normas nacionais brasileiras, o Decreto nº 2.521/1998 (BRASIL, 1998a), modificado pelo Decreto nº 8.083/2013 (BRASIL, 2013a), que dispunha sobre a exploração, mediante permissão, nos casos de transporte rodoviário internacional regular de passageiros, e autorização, nos casos de prestação de serviços em caráter emergencial e transporte rodoviário internacional de passageiros sob regime de fretamento (contínuo, eventual ou turístico). Porém, em relação aos regimes de delegação dos serviços pela ANTT, há também a Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001e), alterada pela Lei nº 12.996/2014 (BRASIL, 2014); através desta, passou-se a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando, assim, o procedimento licitatório prévio. Tal lei, entretanto, não prevê instrumento de autorização para o transporte semiurbano interestadual de passageiros, o qual continua sendo delegado por meio de permissão.

A Resolução ANTT nº 4.770/2015 (ANTT, 2015a), que trata da regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, regulamenta o Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR).

O TAR é concedido pela diretoria da ANTT, com prazo de vigência indeterminado, mas com renovação da documentação a cada três anos, tornando a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros. Após a solicitação do TAR, a empresa que desejar realizar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional deverá solicitar a Licença Operacional (LOP), que autorizará a transportadora a executar a prestação do serviço de acordo com a relação dos mercados autorizados e suas respectivas linhas.

### Seção I

#### Do Requerimento do Termo de Autorização

Art. 5º - Poderão requerer o Termo de Autorização, a qualquer tempo, a partir da vigência desta resolução, pessoas jurídicas nacionais que satisfaçam todas as disposições desta Resolução e da legislação em vigor.

Art. 6º - O Termo de Autorização deverá ser requerido pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador, mediante documento comprobatório de representação.

§ 1º - No caso de consórcio, o representante legal deverá ser indicado pela empresa líder.

§ 2º - Por documentos comprobatórios de representação consideram-se:

I - no caso de dirigente da transportadora, ato constitutivo que comprove poderes para praticar atos em nome da transportadora; ou

II - no caso de procurador, instrumento de procuração pública acompanhado do documento que comprove os poderes do outorgante, conforme última alteração do ato constitutivo arquivado no registro empresarial ou cartório competente.

Art. 7º - Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, financeira, fiscal e trabalhista, bem como à sua qualificação técnico-profissional e técnico-operacional.

§ 1º - A análise da documentação encaminhada nos termos do *caput* será concluída em até 45 (quarenta e cinco) dias úteis, contados a partir da data do protocolo de recebimento da documentação na ANTT.

[...]

Art. 25 - As transportadoras habilitadas nos termos do Capítulo I desta Resolução poderão requerer para cada serviço, Licença Operacional, desde que apresentem, na forma estabelecida pela ANTT:

I - os mercados que pretende atender;

II - relação das linhas pretendidas, contendo as seções e o itinerário;

III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima estabelecida no art. 33 desta Resolução;

IV - esquema operacional e quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;

V - serviços e horários de viagem que atenderão a frequência mínima da linha, estabelecida no Art. 33 desta Resolução;

VI - frota necessária para prestação do serviço, observado o disposto no art. 4º da Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009;

VII - relação das garagens, pontos de apoio e pontos de parada;

VIII - relação dos terminais rodoviários;

IX - cadastro dos motoristas; e

X - relação das instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas (ANTT, 2015a, p. 72-73).

Ao passo que a Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b) dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, o procedimento para solicitação de autorização para o serviço é em forma de requerimento, acompanhado da seguinte documentação:

## Seção I

### Da Documentação para Obtenção do Termo de Autorização

Art. 10 - Para obtenção do Termo de Autorização o transportador deverá efetuar cadastro, por meio da apresentação de requerimento à ANTT, acompanhado dos seguintes documentos, em original ou cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:

I - contrato social consolidado ou estatuto social atualizados, com objeto social compatível com a atividade de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento e capital social integralizado superior a cento e vinte mil reais, devidamente registrado na forma da lei, bem como documentos de eleição e posse de seus administradores, conforme o caso;

II - prova de regularidade fiscal e trabalhista, perante ANTT; e

III - Certificado de Cadastro no Ministério do Turismo.

Parágrafo único - Suprimido.

Parágrafo único - Está dispensado de apresentar o disposto no inciso III, o transportador que não prestará o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico.

Art. 11 - O transportador interessado na prestação do serviço objeto desta Resolução deverá cadastrar veículo em sua frota, mediante a apresentação dos seguintes documentos, em cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran; e

III - apólice de seguro de responsabilidade civil.

§ 1º - Quando se tratar de veículo arrendado, a anotação referente ao arrendamento deverá estar registrada junto ao Denatran.

§ 2º - Quando constar anotação de restrição administrativa ou judicial no CRLV, o transportador deverá apresentar expressa anuência da entidade responsável pela restrição, declarando que não se opõe ao registro do veículo pelo transportador na ANTT.

§ 3º - A ANTT poderá solicitar comprovação de atendimento aos requisitos de segurança para veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros, estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran.

Art. 12 - O cadastramento e o recadastramento somente serão realizados se não constar multa impeditiva do transportador ou da autorizatária junto à ANTT (ANTT, 2015b, p. 69).

### Sobre a licença para o fretamento turístico ou eventual:

Art. 31 - A licença de viagem para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico ou de fretamento eventual, em circuito fechado, deverá ser emitida pela própria autorizatária, em sistema disponibilizado para esse fim pela ANTT, antes do início de cada viagem.

§ 1º - As licenças de viagem realizadas sob a forma de fretamento turístico deverão seguir as características das modalidades definidas na legislação.

§ 2º - Em caso de indisponibilidade do sistema, a autorizatária deverá registrar na Ouvidoria da ANTT a ocorrência do impedimento e solicitar comprovante de sua manifestação, com respectivo protocolo, para viabilizar a realização da viagem de forma autorizada.

§ 3º - Adicionalmente ao disposto no § 2º, a autorizatária deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;

III - apólice de seguro de responsabilidade civil; e

IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica.

Art. 32 - A licença de viagem deverá conter, no mínimo, os dados da autorizatária contratada, do contratante, da nota fiscal, do veículo, do(s) motorista(s), os endereços dos embarques e roteiro da viagem, as datas e os horários previstos de saída e chegada, a relação de passageiros e os pontos de fronteira a serem utilizados, no caso de viagem internacional (ANTT, 2015b, p. 70).

Sanadas as pendências, quando existentes, e cumpridas todas as exigências, o requerimento será deferido pela área técnica e submetido à diretoria da ANTT para aprovação e publicação do Termo de Autorização de Fretamento (TAF), o qual habilita o transportador a prestar serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, autoriza a emissão de licença de viagem de fretamento turístico ou de fretamento eventual e possibilita o envio de requerimento de licença de viagem de fretamento contínuo.

Quando em posse da autorização, o transportador deverá solicitar a expedição da Licença Originária, informando todos os dados constantes no modelo disponível no *site* da agência. Além disso, devem estar anexados os seguintes documentos (ANTT, [201-]d):

1. Requerimento da empresa
2. Ato Constitutivo/Última alteração contratual e certidão simplificada expedida pela Junta Comercial (para Ltda.)
3. Nada consta de multas emitido pela ANTT
4. Ata da Assembleia Geral Extraordinária (para S/A)
5. Prova de regularidade com a Fazenda Estadual ou Distrito Federal
6. Prova de regularidade com a Fazenda Federal/Dívida Ativa da União/INSS
7. Prova de regularidade com a Fazenda Municipal do domicílio ou sede da empresa
8. Prova de regularidade relativa ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS)
9. Relação atualizada da frota para habilitação, conforme apêndice 1 do ATIT
10. Certificado de propriedade dos veículos
11. Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV)
12. Seguro de Responsabilidade Civil dos Transportadores em viagens internacionais (ATIT).

As empresas estrangeiras que desejarem realizar a prestação de serviço de transporte internacional de passageiros no Brasil deverão solicitar a expedição da Licença Complementar à Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da agência (ANTT, [2019]) e devem ser apresentados em versão original ou cópia autenticada:

1. Requerimento dirigido ao Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT
2. Documento de Idoneidade bilíngue que comprove a licença originária e anexo (frota habilitada)
3. 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 deste país. As procurações em língua estrangeira deverão ser traduzidas por tradutor juramentado
4. Ficha cadastral do representante legal no Brasil (modelo anexo), original.

Para o caso colombiano, o órgão competente responsável pelo transporte internacional de passageiros por rodovia é a Dirección de Transporte y Tránsito e, no âmbito doméstico, não foram encontradas normativas sobre esse tipo de transporte.

No plano internacional, a Decisão CAN nº 837/2019 afirma que o transportador que deseja prestar esse serviço de transporte deve possuir a Licença Originária de Prestação de Serviços, a seguir designada como Licença Originária e a Licença Complementária de Prestação de Serviços, adiante designada como Licença Complementar, que são expedidas em forma de Resolução administrativa no órgão nacional competente. Para solicitá-las, o requerente deve ser uma empresa constituída dentro de qualquer um dos países que fazem parte do Acordo de Cartagena a partir da legislação do País Membro no qual se constitui e das normas comunitárias estabelecidas para as Empresas Multinacionais Andinas. Ademais, o transportador autorizado deverá manter uma frota de, pelo menos, três veículos devidamente habilitados. O órgão responsável pela emissão da Licença Originária pode exigir um número maior que esse, dependendo das rotas a serem percorridas, frequências e distâncias (CAN, 1997a).

Além disso, a decisão coloca que o transporte deverá ser realizado apenas de forma direta, e somente por motivos de força maior pode haver a troca de veículos durante o percurso. As Licenças Obrigatórias para esse serviço de transporte são intransferíveis e devem conter, “cada uma, dois anexos, os quais conterão a informação relativa dos veículos habilitados, o âmbito de operação e as rotas, frequências e itinerários a serem realizados” (CAN, 1997a, p. 11, tradução nossa). Tais rotas, frequências e itinerários devem ser acordados bilateral ou multilateralmente entre os órgãos nacionais competentes dos países envolvidos, e, na falta de um acordo, o Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre pode ser solicitado para mediar a situação (CAN, 1997a).

Sobre a Licença Originária:

Artigo 50º.- A Licença Originária de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante solicitação por escrito, anexando os seguintes documentos e informações:

- 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 está 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).

#### Sobre a Licença Complementar:

Artigo 51º.- A Licença Complementar de Prestação de Serviços será solicitada pelo transportador mediante solicitação por escrito, anexando os seguintes documentos e informações:

- 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
- h) 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).

É válido ressaltar que a solicitação de ambas as licenças deve estar assinada pelo representante legal da empresa constituída no País Membro em que está sendo solicitada. Ademais, antes de expedir a Licença Originária, o órgão nacional competente avalia a capacidade e os antecedentes do transportador. Acerca dos prazos, a emissão de cada uma das licenças pelo órgão nacional competente em todos os Países-Membros 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 (CAN, 1997a).

Além disso, a Licença Complementar deve ser solicitada pelo transportador num 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).

Vale ressaltar que 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).

No que concerne às viagens ocasionais realizadas na modalidade de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia, não foram encontradas normativas no âmbito internacional para a Colômbia. Contudo, o Decreto nº 171/2001 regulamenta esse tipo de transporte na esfera doméstica, explicitando que pode ser restringido por convenções internacionais. De acordo com o art. 7º e o art. 39 deste decreto:

**Viagem ocasional.** É aquela que excepcionalmente autoriza o Ministerio de Transporte a empresas de transporte habilitadas nessa modalidade para transportar, dentro ou fora de suas rotas autorizadas, um grupo homogêneo de passageiros, pelo preço que livremente determinem, sem sujeição a tempo ou ao cumprimento de horários específicos.

[...] Para a realização de viagens ocasionais as empresas comprovarão o cumprimento dos requisitos que, para esse efeito, indique o Ministerio de Transporte, que também estabelecerá a ficha técnica para a elaboração do formato do formulário único de viagem ocasional e os mecanismo de controle correspondentes (COLOMBIA, 2001a, não paginado, tradução nossa).

O formulário único de viagem ocasional deve ser portado pelo condutor do veículo e é melhor explanado na sessão 6.1.3, sobre documentos de trânsito.

Sobre o transporte para fins turísticos, a CAN não estabelece normativas, entretanto, no doméstico a Colômbia estabelece, no Decreto nº 348/2015, que regulamenta o transporte terrestre automotor especial, a necessidade de um contrato de transporte para turistas. Esse contrato “é aquele assinado entre o prestador de serviços turísticos com uma empresa de *Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial* devidamente autorizada para esta modalidade, cujo objetivo é o traslado de turistas” (COLOMBIA, 2015b, p. 3, tradução nossa). Tais empresas, para que possam prestar esse tipo de transporte, necessitam de uma habilitação, devendo apresentar os documentos e cumprir os requisitos dispostos no art. 19 do Decreto nº 348/2015 (COLOMBIA, 2015b).

Ademais, a legislação doméstica colombiana também estabelece parâmetros acerca do Serviço Público de Transporte Automotor Misto, afirmando que pode ser restringido por convênios internacionais. De acordo com o art. 6º do Decreto nº 175/2001, modificado pelo art. 2º do Decreto nº 4.190/2007 (COLOMBIA, 2007a), esse tipo de transporte consiste em:

[...] é aquele prestado sob a responsabilidade de uma empresa de transporte legalmente constituída e devidamente habilitada, mediante contrato celebrado entre a empresa e cada uma das pessoas que precisam utilizar o veículo de serviço público ao qual está vinculado, para sua transferência simultânea ao de suas mercadorias ou carga, em uma rota legalmente autorizada ou registrada (COLOMBIA, 2001c, não paginado, tradução nossa).

Ainda de acordo com o Decreto nº 175/2001, as empresas colombianas devem solicitar e obter uma habilitação para poder realizar essa modalidade de transporte, a qual possui vigência indefinida até que se cumpram as condições estabelecidas para o seu outorgamento (COLOMBIA, 2001c). Ademais, também podem ser realizadas viagens ocasionais no transporte misto, desde que os veículos habilitados estejam portando um formulário de viagem ocasional emitido pelo Ministerio de Transporte (COLOMBIA, 2007a).

### 6.1.1.2. Autorizações especiais

No que tange às autorizações especiais, o ATIT refere-se ao transporte próprio e ao autotransporte. O Segundo Protocolo Adicional ao ATIT faz referência à autorização especial no art. 3º, que versa sobre infrações graves, como transportar sem autorização especial cargas que, por suas dimensões, peso ou periculosidade, assim a requeiram. No Brasil, de acordo com o *site* do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as resoluções citadas na sequência indicam a necessidade de autorização especial para o transporte:

1) RESOLUÇÃO Nº 210/06 – CONTRAN - Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres. Alterada pelas Resoluções 284/08-CONTRAN, 373/2011-CONTRAN, 419/2012-CONTRAN, 520/2015-CONTRAN, 577/16-CONTRAN, 608/16-CONTRAN, 625/16-CONTRAN e 628/16-CONTRAN e pela Deliberação 105/10. Ex: AE para, caminhão baú fechado, carreta boiadeiro, desde que fabricados até 1996.

2) RESOLUÇÃO Nº 211/06 – CONTRAN – Dispõe sobre requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC. Alterada pelas Resoluções nº 256/2007-CONTRAN, 381/2011-CONTRAN, 438/2013-CONTRAN, 526/2015-CONTRAN, 615/16-CONTRAN, 635/16-CONTRAN, 640/16-CONTRAN, 662/17-CONTRAN, 663/17-CONTRAN, 700/17-CONTRAN, pela Deliberação 108/2011

e pela Lei 13.103/15 (Lei do Caminhoneiro). Ex.: bitrem, rodotrem, romeu e julieta, treminhão e tritrem.

[...]

4) RESOLUÇÃO N° 508/14 – CONTRAN – Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga. Revoga a Resolução nº 82/98-CONTRAN. Ex: transporte de bóias-frias ou romeiros.

5) RESOLUÇÃO N° 564/15 – CONTRAN – Dispõe sobre o transporte de contêineres.

6) RESOLUÇÃO N° 01/2016 – DNIT - Dispõe sobre o transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para trânsito de veículos especiais. Revoga a Resolução nº 11/04-DNIT. Alterada pela Resolução nº 02/2016-DNIT. Estão em vigor também as Resoluções nº 02/2014-DNIT (máquinas agrícolas) e as Portarias DNIT nº 1.011/11 e 1.496/15 (ambas quanto ao transporte de pás eólicas)

7) RESOLUÇÃO N° 734/18 – CONTRAN – Cria Autorização Específica (AE) para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do CONTRAN. Revoga as Resoluções 341/10-CONTRAN, 374/11-CONTRAN, 388/11-CONTRAN, 399/12-CONTRAN, 627/16-CONTRAN, 648/17-CONTRAN e a Deliberação 98/10.

8) RESOLUÇÃO N° 735/18 – CONTRAN – Estabelece requisitos de segurança necessários à Circulação de Combinações para Transporte de Veículos – CTV. Revoga as Resoluções 305/09-CONTRAN, 368/10-CONTRAN e 603/16-CONTRAN. Ex: cegonheiros

9) RESOLUÇÃO N° 746/18 – CONTRAN – Estabelece os requisitos de segurança necessários à circulação de ônibus articulados e biarticulados.

10) RESOLUÇÃO N° 2/2019 - DNIT - Estabelece a alteração os valores de cobrança da Tarifa de Expedição das Autorizações Especiais de Trânsito - TEAET (DNIT, 2014, não paginado).

Portanto, os veículos que circularem em território nacional deverão obedecer à obrigatoriedade do uso de autorização especial para trânsito de veículos ou cargas com características foras dos padrões, como indicado nas resoluções do Contran.

Para o caso colombiano, foram encontradas normativas sobre autorizações especiais no que se refere: ao transporte internacional de mercadorias por conta própria no âmbito da CAN – que define que é necessária uma Licença Originária Especial para essa modalidade –, ao transporte de mercadorias extrapesadas e extradimensionadas – que é regulado internacionalmente pela Decisão CAN nº 837/2019 e domesticamente pela Resolução MINTRANPORTE nº 4959/2006 –, e também, no âmbito doméstico da Colômbia, ao serviço público de transporte terrestre automotor especial, que consiste no transporte de um grupo específico de pessoas (como por exemplo estudantes, pacientes que requerem um serviço expresso e turistas), o qual tenha uma característica comum e homogênea tanto em sua origem quanto em seu destino, como o disposto no Decreto nº 348/2015 (CAN, 2019b; COLOMBIA, 2006c, 2015b).

Os itens a seguir tratam das modalidades de autotransporte de veículos e transporte próprio de cargas e passageiros.

## Autotransporte

Segundo o ATIT, autotransporte “[...] é a importação ou exportação de veículos que se transportam por seus próprios meios” (BRASIL, 1990b).

Em relação a essa autorização especial, não se constatou normativa regendo especificamente o autotransporte no Brasil, ainda que o País seja signatário do ATIT e, portanto, reconheça esse tipo de transporte. Contudo, o Contran regulamenta, por meio da Resolução Contran nº 630/2016, as composições de Veículos de Cargas Remontadas, os quais constituem as operações de remonta, ou seja, o autotransporte simultâneo de mais de um veículo de carga. Essa resolução não determina, no entanto, sobre a necessidade de Autorização Especial de Trânsito (AET) para a realização desse tipo de transporte, mas estabelece os pesos e as dimensões máximos, regras para amarração da composição, entre outros aspectos (CONTRAN, 2016f).

No caso da Colômbia, não foram encontradas normativas versando a respeito do autotransporte no âmbito nacional ou internacional, de forma que essa modalidade não se encontra regulamentada.

## Transporte próprio

De acordo com o art. 19 do ATIT, o transporte próprio caracteriza-se por ser:

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 (BRASIL, 1990b, p. 16).

Por sua vez, no art. 35 é disposto que o transporte próprio será controlado por um regime especial, no qual os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, regulando a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade (BRASIL, 1990b).

No caso da Colômbia, País Membro da CAN, tem-se a definição de transporte próprio no art. 1º da Decisão CAN nº 837/2019, de forma que consiste em um transporte de mercadorias realizado por empresas que não tenham essa atividade caracterizada como a sua principal, em veículos que são de sua propriedade ou posse, dado que os bens transportados são utilizados em seu próprio benefício. Essa definição é aplicável ao transporte realizado entre os membros da Comunidade Andina (CAN, 2019b).

## Transporte de cargas

Pelo art. 3º, inciso VIII da Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019d), no Brasil, é considerado transporte de carga própria aquele:

[...] realizado por pessoa física ou jurídica cuja atividade comercial principal não seja o transporte de cargas remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade ou posse, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos (ANTT, 2019d, p. 47).

A comprovação de atendimento a essa condição é dada mediante a verificação do transportador e do importador ou exportador da mercadoria. Essa instrução é reforçada pela Resolução ANTT nº 4.799/2015 que, em seu art. 5º, prescreve que “o transportador que detenha propriedade ou posse de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria “particular” será considerado como Transportador de Carga Própria (TCP)” (ANTT, 2015c, p. 112), sendo-lhe vedada a cobrança de frete ou de qualquer valor discriminado que caracterize a remuneração pelo transporte.

Além disso, veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros. Deve-se entender viagem de caráter ocasional como:

[...] operação especial de transporte que, pela sua própria natureza, requer a utilização de veículos específicos, não disponíveis na frota dos transportadores que prestam serviço de transporte internacional de carga, em caráter regular; ou para operações de transporte eventuais (ANTT, 2019d, p. 47).

Destaca-se que a Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a seis meses (ANTT, 2019d).

Para a Colômbia, tem-se a seguinte definição:

**Transporte Internacional por Conta Própria de Mercadorias por Rodovia**, a seguir designado por “Transporte Internacional por Conta Própria”, o porte de mercadoria que, ao amparo da presente Decisão, é realizado por empresas cuja atividade comercial não é o transporte mediante remuneração, efetuado em veículos habilitados de sua propriedade e utilizado exclusivamente para o transporte entre Países Membros de bens que utiliza em seu próprio benefício (CAN, 2019b, p. 5, tradução nossa).

Apesar de ser bastante similar à definição encontrada no caso brasileiro, uma diferença relevante em relação ao que é estabelecido nos dois países é o fato de que, ao passo que a ANTT define que o transporte por conta própria pode ser realizado por pessoa física ou jurídica, a Decisão CAN nº 837/2019, em seu art. 167, afirma que “Poderão realizar transporte internacional por conta própria somente as empresas constituídas e estabelecidas em um dos Países Membros da Comunidade Andina [...]” (CAN, 2019b, p. 30, tradução nossa). Nesse contexto, pessoas físicas não podem realizar esse tipo de transporte na sub-região andina.

### ***Transporte de passageiros***

O Brasil ainda regulamenta o transporte próprio de passageiros segundo o art. 3º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b), que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. Essa resolução define o transporte próprio de passageiros como a “viagem realizada sem fins comerciais e sem ônus para os passageiros, desde que, comprovadamente, estes mantenham vínculo empregatício ou familiar com a autorizatória ou com o transportador” (ANTT, 2015b, p. 69).

De acordo com o art. 30, “o transporte próprio realizado em veículo do tipo micro-ônibus ou ônibus classificado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) como categoria aluguel, depende de declaração da autorizatária para a ANTT atestando a ausência de fins comerciais” (ANTT, 2015b, p. 70). Essa exigência também se aplica ao transportador não cadastrado na ANTT, desde que pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional (ANTT, 2015b). No âmbito do Mercosul, o Brasil apresentou, na Reunião Técnica Preparatória da LIII Reunião Ordinária do SGT Nº 5 "Transporte do Mercosul", uma nota técnica sobre o transporte internacional próprio de passageiros realizado por veículos coletivos, já que essa modalidade é bastante utilizada no país por religiosos e por universidades, de forma a esclarecer sobre a regulação e apresentação de documentos para esse tipo de transporte (MERCOSUR, 2018b). A nota técnica é mostrada no Anexo XI da ata da reunião supracitada e expõe uma proposta quanto à autorização e aos documentos obrigatórios, a ser discutida nas reuniões bilaterais seguintes (MERCOSUR, 2018b).

A proposta indica a criação de um formulário nos moldes do que é exigido no âmbito do transporte próprio regulado pela ANTT, com o objetivo de que a agência obtenha o cadastro e o controle sobre essa modalidade de transporte, dado que esse documento não é caracterizado como uma autorização, mas sim como uma comunicação à ANTT. A proposta também estabelece os dados a serem inseridos no formulário e os documentos a serem apresentados para a realização do cadastro: dados do responsável pelo transporte, dos passageiros, do documento do veículo, do itinerário da viagem, o comprovante de contratação de seguro, o CITV e a declaração expressa de que o transporte a ser realizado é um transporte próprio. Por fim, o seguro deve ser contratado na modalidade “Carta Verde”, que cobre danos materiais e/ou corporais causados a terceiros não transportados nos países do Mercosul (MERCOSUR, 2018b).

Não foram encontradas normativas para a Colômbia acerca do transporte internacional de passageiros por conta própria.

## Contêineres

O Brasil trata do tema na Resolução Contran nº 564/2015 (CONTRAN, 2015g), que fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres e exige a certificação dos dispositivos especiais de fixação de acordo com os parâmetros do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A resolução também exige uma Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo de validade de um ano, para o trânsito de veículos transportadores de contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m.

Em âmbito internacional, a CAN, através da Decisão CAN nº 837/2019, traz a definição de contêiner e suas características, contudo não dispõe sobre as condições específicas de transporte para esse tipo de equipamento (CAN, 2019b).

Ademais, a Lei 769/2002, a qual emite o Código Nacional de Trânsito Terrestre, estabelece em seu art. 32 que “os contêineres deverão levar dispositivos especiais de fixação, segundo o estipulado pelo Ministerio de Transporte” (COLOMBIA, 2002c, não paginado, tradução nossa). O regulamento técnico de contêineres, por sua vez, encontra-se disposto na Resolução MINTRANSPORTE 9606/2003 e deve ser seguido por aqueles que transportam contêineres em veículos de carga em todo o território nacional.

## Carga fora das dimensões padrão

Relativo à regulação brasileira, a Resolução DNIT nº 1/2016 (DNIT, 2016), que aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais, exige que o transporte de carga fora das dimensões somente possa ser efetuado mediante obtenção prévia da AET. A autorização será fornecida com prazo de até um ano a partir da data de sua liberação, para o trânsito do amanhecer ao pôr do sol, em todas as rodovias federais. Sua concessão ocorrerá se forem respeitados os seguintes limites máximos: i) comprimento total de até 30 m; ii) largura total de até 3,20 m; iii) altura total de até 4,40 m; iv) Peso Bruto Total Combinado (PBTC) de 57 t; e v) distribuição de peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, de acordo com o art. 8º da referida resolução (DNIT, 2016).

A solicitação da AET deverá ser feita pelo *site* do DNIT, somente por transportador (pessoa jurídica ou pessoa física responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal) ou embarcador (proprietário da carga conforme nota fiscal).

Sobre esse tipo de carga, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece que se faz necessária a requisição de uma autorização específica ao órgão nacional competente dos Países Membros pelos quais o transporte se efetuará nos casos de “mercadorias indivisíveis cujo volume ultrapasse os limites máximos permitidos” (CAN, 2019b, p. 31, tradução nossa), ou quando se é utilizado um veículo não convencional. Segundo esta decisão, o transporte e a circulação desse tipo de mercadorias e de veículos deverão ser regidos pela legislação nacional dos Países Membros que se encontram na rota (CAN, 2019b). A Decisão CAN nº 491/2001, por sua vez, estabelece o regulamento técnico sobre limites de dimensões e pesos no transporte internacional de passageiros e de mercadorias por rodovia, sendo que tais limites podem ser consultados nos respectivos apêndices dessa decisão (CAN, 2001).

Já a Lei nº 769/2002, da Colômbia, afirma que é de responsabilidade do Ministerio de Transporte o estabelecimento das dimensões e os pesos às quais deverão se submeter os veículos que circulem no território colombiano. Ademais, o mesmo órgão deve definir as licenças referentes ao transporte de cargas fora das dimensões padrão (indivisíveis, extrapesadas e extradimensionadas), além das especificações que devem possuir os veículos que irão transportá-las (COLOMBIA, 2002c). Informações mais específicas sobre os diferentes tipos de licença que devem ser obtidos para cada caso são dispostas na Resolução MINTRANSPORTE nº 4959/2006, a qual estabelece os requisitos e procedimentos necessários para a emissão das licenças que permitem o transporte de cargas fora das dimensões padrão, afirmando também que, caso essa operação de transporte envolva cruzar fronteiras, as decisões da CAN sobre transporte internacional deverão ser levadas em consideração (COLOMBIA, 2006c).

### 6.1.2. Documentos de transporte

Nesta seção são analisados os documentos de transporte internacional de cargas e de passageiros obrigatórios para o Brasil e/ou para a Colômbia, sendo eles: Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), Conhecimento de Transporte Internacional (ou Conhecimento de Porte Internacional por Rodovia, para o caso colombiano), Bilhete de Viagem e Lista de Passageiros.

## Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA)

O ATIT é breve sobre o MIC, determinando que: “Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga” (BRASIL, 1990, não paginado). Prevê, ainda, a DTA, a qual, segundo o acordo, é a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. Como o controle aduaneiro é o conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar, não compete à ANTT verificar sua conformidade. O documento consta aqui apenas a título de registro.

No Brasil, é a Instrução Normativa DPRF nº 56/1991, que institui o documento, na forma do MIC/DTA, e estabelece normas para sua emissão e utilização. O MIC/DTA:

[...] constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul (BRASIL, 1991a, não paginado).

Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e os países do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio.

Entretanto, ressalta-se que a Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 cita apenas as relações do Brasil com o Mercosul, porém, esse documento também é utilizado nos despachos aduaneiros para os demais países do Cone Sul, pelo marco da Instrução Normativa SRF nº 60/1996 (BRASIL, 1996a).

Ainda há a Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 (BRASIL, 1991b), que estabelece os procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do MIC/DTA. Seu preenchimento pode ser realizado em português ou espanhol.

Destaca-se que a Instrução Normativa SRF nº 60/1996, a qual estende aos países não integrantes do Mercosul as disposições da Instrução Normativa DPRF nº 56/1991, tem como base as deliberações da XVIII Reunião dos Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em Lima, no Peru, de 18 a 22 de novembro de 1991, na qual participaram Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru (BRASIL, 1996a). Nesse contexto, a Decisão CAN nº 837/2019 também aponta para a obrigatoriedade do MIC, definido como:

**Manifesto de Carga Internacional (MIC)**, 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, 2019b, p. 4, tradução nossa).

O MIC é um documento obrigatório, emitido pelo transportador autorizado e que deve ser apresentado na aduana, para que as autoridades possam realizar o controle da operação, antes do início do transporte internacional. Ademais, “quando as mercadorias são transportadas em um regime de trânsito aduaneiro, são aplicáveis as regras comunitárias sobre tal regime” (CAN, 2019b, p. 8, tradução nossa). Dessa forma, após a numeração do MIC pela aduana,

a operação de transporte encontra-se autorizada e este documento deverá ser portado no veículo habilitado desde o início até o destino do transporte (CAN, 2019b).

Sobre o MIC, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece:

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 semi-reboque), 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 CPIRs [Carta de Porte Internacional por Rodovia];
- h) Descrição dos produtos, número de embalagens, classe e marca das mesmas;
- i) Número de identificação do contêiner e selos aduaneiros;
- 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.

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, 2019b, p. 27-28, tradução nossa).

No artigo 154 supracitado percebe-se que, quando um veículo está vazio, ele não necessita apresentar o MIC, característica divergente da legislação que concerne ao Brasil, onde, nessas condições, o MIC deve ser apresentado. Ademais, a Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIR<sup>7</sup>) apresentada na alínea g), é também um documento obrigatório e é detalhada na sessão seguinte.

---

<sup>7</sup> Do espanhol – Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC, tradução nossa)

## Conhecimento de Transporte Internacional

No capítulo II, ao tratar do Transporte Internacional por Rodovia, o art. 28 do ATIT estabelece a obrigatoriedade do documento denominado *Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional* (também conhecido pela sigla CRT):

2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngue 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.

3. Os dados consignados no conhecimento-carta de porte deverão estar escritos ou impressos em caracteres legíveis e indelévels e não serão admitidos aqueles que contenham emendas ou rasuras que não tenham sido devidamente ressalvadas mediante uma nova rubrica do expedidor. Quando os erros digam respeito as quantidades, deverão ser ressalvados escrevendo-se com números e letras as quantidades corretas.

4. Caso o espaço reservado no conhecimento-carta de porte para as informações fornecidas pelo expedidor resulte insuficiente, deverão utilizar-se folhas complementares, que se converterão em parte integrante do documento. Essas folhas deverão ter o mesmo formato deste, serão emitidas em igual quantidade e serão firmadas pelo expedidor ou pelo transportador. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares (BRASIL, 1990b, não paginado).

O documento tem como finalidade apresentar os dados essenciais da operação, como as especificidades da mercadoria, o nome do embarcador e do consignatário da carga, os locais de origem e destino, o ponto de fronteira de liberação do veículo e a data de entrega da mercadoria ao transportador. Tal documento é obrigatório para viabilizar a liberação dos veículos de cargas nas aduanas dos países signatários do ATIT e possui três funções delimitadas no texto do próprio acordo, figurando como: (i) contrato de transporte terrestre; (ii) recibo de entrega da carga; e (iii) título de crédito. O CRT deve ser emitido em três vias originais, sendo uma do transportador, uma do exportador e uma que acompanhe a carga. O documento tem 30 dias de validade, devendo a mercadoria cruzar a fronteira para o país de destino dentro desse período (BRASIL, 1990b, não paginado).

No Brasil, a Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991 (BRASIL, 1991d) instituiu o CRT com base no que foi acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em 10 a 14 de setembro de 1990.

A Colômbia, que não se encontra no Cone Sul, tampouco é signatária do ATIT, está sujeita à Decisão CAN nº 837/2019, sobre o transporte internacional de cargas por rodovia, que estabelece a obrigatoriedade da Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIR):

**Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIR)**, o documento que prova que o transportador autorizado assumiu as mercadorias sob sua responsabilidade e foi obrigado a transportá-las e entregá-las em conformidade com as condições nela estabelecidas ou no contrato correspondente (CAN, 2019b, p. 2, tradução nossa).

Assim como o MIC, a CPIR também deve ser emitida pelo transportador e apresentada à aduana para que as autoridades efetuem o controle da operação e, sendo o transporte realizado sob regime aduaneiro, as normativas aplicadas a ele serão as normas comunitárias. Dessa forma, a CPIR comprova que de fato existe um contrato de transporte, não sendo negociável e tendo mérito executivo (CAN, 2019b).

Sobre a CPIR, a Decisão CAN 837/2019 estabelece:

Artigo 72º.- A CPIR deverá conter as seguintes informações:

- a) Nome ou razão social da empresa 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 recebe as mercadorias;
- f) Local e data do envio das mercadorias;
- g) Local, país e prazo previsto para entrega das mercadorias;
- h) Quantidade e classe de embalagens, com indicação de marcas e números;
- i) Descrição atual da natureza das mercadorias. No caso de mercadorias perigosas, esta circunstância será indicada;
- 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) Valor do frete e outras despesas suplementares, indicados separadamente; e
- m) Assinatura do remetente e do transportador autorizado ou de seus respectivos representantes ou agentes.

No verso da CPIR ou em uma folha separada, o transportador autorizado pode estabelecer cláusulas gerais para a contratação do serviço de transporte (CAN, 2019b, p. 16, tradução nossa).

É importante ressaltar que a informação que consta na CPIR deve estar impressa ou escrita em letras legíveis. Emendas e arranhão só serão aceitos se salvos por uma nova assinatura do remetente. Ademais, o documento original deverá ficar em posse do remetente, que fará duas cópias, uma que acompanhará a mercadoria e outra que ficará com o transportador autorizado (CAN, 2019b).

## **Bilhete de Viagem e Lista de Passageiros**

No que diz respeito aos documentos utilizados no transporte internacional de passageiros por rodovia, a Decisão CAN nº 398/1997 estabelece que se fazem necessários o bilhete de viagem internacional (do espanhol – *Boleto de Viaje Internacional*, tradução nossa), adiante chamado apenas de bilhete de viagem, e a lista de passageiros (do espanhol – *Lista de Pasajeros*, tradução nossa). O primeiro comprova que um contrato de transporte existe entre o

transportador autorizado e o passageiro, e a sua emissão indica o aceite dos termos do contrato pelas duas partes envolvidas. Este bilhete é emitido individualmente a cada passageiro e assegura o comprometimento do transportador de realizar o serviço de deslocá-lo de uma cidade de origem até uma cidade de destino, de acordo com a rota e os horários estabelecidos, devendo conter:

Artigo 94º.- O bilhete de viagem será numerado e deverá conter a seguinte informação e condições:

- a) Denominação ou razão social e endereço do transportador autorizado;
- b) Nome e sobrenomes do passageiro;
- c) Cidade e país de origem e cidade e país de destino da viagem do passageiro;
- d) Lugar e data de emissão do boleto de viagem;
- e) Preço total da passagem, incluídos os impostos;
- f) Data e hora do início da viagem;
- g) Condições para casos de endosso, postergação, devolução e caducidade;
- h) Características gerais da cobertura do seguro;
- i) Descrição geral do que se considera bagagem; e,
- j) Peso ou volume máximo que será permitido a cada passageiro como bagagem.

No verso do bilhete de viagem ou em uma folha anexa a ele, o transportador autorizado pode estabelecer cláusulas gerais para a contratação do serviço de transporte internacional, que serão aceitas pelo passageiro no momento da compra.

Da mesma forma, em uma folha anexada ao referido bilhete de viagem, os endereços dos terminais do seu itinerário devem ser indicados (CAN, 1997a, p. 18-19, tradução nossa).

O bilhete de viagem deverá ser emitido na quantidade de vias necessárias para a realização do trajeto. Ademais, caso o passageiro decida desistir ou postergar a sua viagem, essa alteração deverá ser comunicada com, no mínimo, 72 horas de antecedência, de forma que, caso essa comunicação não seja feita e/ou ele não faça uso de tal bilhete na data e hora estipulada, o documento caducará. Cada passageiro, além de estar amparado por um bilhete de viagem, deve ter seu nome incluído na lista de passageiros, que é entregue às autoridades competentes de migração ao cruzar as fronteiras dos Países Membros. Tal lista é de responsabilidade do condutor principal do meio de transporte, sendo que a via original deve ficar com o transportador autorizado e devem ser emitidas outras duas cópias por País Membro que se encontre na rota de transporte, uma a ser entregue à autoridade de migração na entrada e outra na saída do país (CAN, 1997).

A lista de passageiros deve conter, segundo o art. 140 da Decisão CAN nº 398/1997:

- a) Denominação ou razão social do transportador autorizado;
- b) Identificação do veículo habilitado;
- c) Data de emissão da lista de passageiros, assim como o país de origem e o destino da viagem;

- d) Nomes, sobrenomes, nacionalidade, número do documento de identidade e número do Livro de Tripulante Terrestre dos membros da tripulação caso se faça uso desse documento;
- e) Número correlativo, sobrenomes e nomes, nacionalidade, classe e número do documento de identidade (passaporte), profissão ou ocupação, origem e destino dos passageiros; e
- f) Assinatura do transportador autorizado ou de seu representante ou agente (CAN, 1997a, p. 25-26, tradução nossa).

Ademais, a Decisão CAN nº 398/1997 define que o transportador autorizado será também responsável pela emissão de um Cartão Andino de Migração (do espanhol – *Tarjeta Andina de Migración*, tradução nossa), que deve estar dentro de um formato estabelecido pelo respectivo regulamento e conter a informação requerida, além de um número de série. Assim, cada passageiro irá preenchê-lo, uma vez que este é distribuído a eles pela tripulação, a qual o apresentará às autoridades de migração (ao cruzar a fronteira) juntamente com os respectivos documentos e passaporte (CAN, 1997a).

A Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019 estabelece que, entre os documentos de porte obrigatório no transporte internacional de passageiros por rodovia, deve ser portada a Lista de Passageiros no caso de “serviços ocasionais em circuito fechado ou outros nos quais se acorde bilateralmente” (MERCOSUL, 2019b, p. 2). A resolução está de acordo com o estabelecido no ATIT e diverge do caso andino, em que tal documento é de porte obrigatório em todas as operações dessa modalidade de transporte. No que diz respeito ao bilhete de viagem, tanto o ATIT quanto o Mercosul não dispõem acerca de sua obrigatoriedade (BRASIL, 1990b; MERCOSUL, 2019b).

### 6.1.3. Documentos de trânsito

Pelo ATIT, o documento de habilitação para conduzir veículos, expedido por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo acordo, será reconhecido como válido pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito, como disposto no art. 9º. São permitidos o ingresso e a permanência dos tripulantes no território do país no qual se presta o serviço pelo prazo em que o veículo com o qual se viaja também permaneça no território estrangeiro, de acordo com o art. 12 e as disposições contidas em “Anexos Migratórios” (BRASIL, 1990b). Prevalece, nesse caso, o princípio da territorialidade da lei.

A CAN, por sua vez, define que as licenças para conduzir veículos automotores que são devidamente emitidas em um de seus Países Membros e que são utilizadas pelos condutores que atuam no transporte internacional, deverão ser reconhecidas nos demais países que fazem parte da comunidade e que estão no percurso da operação. É válido ressaltar que o tipo de licença deve corresponder ao tipo de veículo que está sendo utilizado no transporte, de acordo com a legislação do país que a emite. Assim como o disposto no ATIT, a CAN também estabelece que o documento de habilitação para conduzir veículos, quando utilizado para o transporte internacional, não pode ficar retido quando o condutor cometer infrações que são sancionáveis apenas com multa (CAN, 1997a, 2019b).

A Comunidade Andina também estabelece que, além da licença para conduzir, os condutores da tripulação deverão portar outros dois documentos pessoais, tanto no transporte de cargas quanto de passageiros: o documento de identidade e o Livro de Tripulante Terrestre (do espanhol – *Libreta de Tripulante Terrestre*, tradução nossa), ambos dentro do prazo de validade (CAN, 1997a, 2019b). Este último é definido como:

**Livro de Tripulante Terrestre**, o documento expedido pelo órgão nacional de migração do País Membro de nacionalidade do tripulante ou do que lhe concedeu um visto de residente, em nome de uma pessoa física e a pedido de um transportador autorizado, que permite ao seu titular ingressar, transitar, permanecer e sair do território dos Países Membros como parte da tripulação de um veículo habilitado em uma operação de transporte internacional de mercadorias por rodovia (CAN, 2019b, p. 3, tradução nossa).

Dessa forma, a tripulação que está realizando o transporte internacional, para que possa ingressar, permanecer, circular e sair de um País Membro que não o seu de origem, só necessita apresentar o documento nacional de identidade pessoal e o Livro de Tripulante Terrestre (o que o isenta da necessidade de visto). Este último pode ser emitido pelo órgão competente do país do requerente ou pelos Cônsules dos Países Membros, tendo vigência de um ano, sendo que as renovações são realizadas por períodos iguais a esse. Ademais, esse documento fornece a autorização de uma permanência de 30 dias (renováveis) no país distinto do seu de origem (CAN, 1997a, 2019b).

No Brasil, os documentos obrigatórios para condução são estabelecidos pela Resolução Contran nº 205/2006, que dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências:

Art. 1º. Os documentos de porte obrigatório do condutor do veículo são:

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação - CNH, no original;

II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, no original;

§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão expedir vias originais do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV, desde que solicitadas pelo proprietário do veículo.

§ 2º. Da via mencionada no parágrafo anterior deverá constar o seu número de ordem, respeitada a cronologia de sua expedição.

Art. 2º. Sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação até que essa informação seja registrada no RENACH e incluída, em campo específico da CNH, nos termos do §4º do Art. 33 da Resolução do CONTRAN nº 168/2004.

Art. 3º Cópia autenticada pela repartição de trânsito do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV será admitida até o vencimento do licenciamento do veículo relativo ao exercício de 2006. (Art. Alterado pela Resolução CONTRAN nº 235, de 11 de maio de 2007) (CONTRAN, 2006b, p. 70).

Ademais, além do MIC/DTA, o Mercosul determina e uniformiza, por meio da Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019, os demais documentos de porte obrigatório no

transporte de cargas, de forma que também estabelece quais documentos são necessários para o transporte de passageiros (MERCOSUL, 2019b).

Para o transporte de mercadorias, a Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019 estabelece:

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

- Autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças). (1)
- Certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados (Acordo 1.41 - XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul). (2)
- Certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos à carga transportada (Acordo 1.67 - XVI Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul). (2) (4)
- Certificado de inspeção técnica veicular. (5)
- Carta de porte internacional (CRT).
- Manifesto internacional de carga/Declaração de trânsito aduaneiro internacional (MIC/DTA). (3)

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

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

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

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

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

Já para o caso do transporte de passageiros, os documentos obrigatórios, de acordo com a Resolução Mercosul/GMC nº 34/2019, são:

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

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

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

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

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

Ainda para o transporte de passageiros, a ANTT determina, segundo seu *site*, que:

Em geral, na prestação de serviço internacional (viagem internacional) é necessário portar:

- Licença de Viagem (autorização de viagem) e a relação dos passageiros;
- Documentos exigidos na legislação de trânsito;
- Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional; e
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV.

Nas viagens internacionais deverão constar obrigatoriamente no Roteiro de Viagem os pontos de fronteira a serem utilizados na ida e na volta.

Adicionalmente, na prestação de serviço internacional, a empresa deverá portar a documentação exigida pelos Acordos Internacionais, considerando as exigências e especificidade de cada país do destino (ANTT, [201-]b, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução ANTT nº 4.777/2015 apresenta os documentos necessários para o transporte internacional de passageiros em regime de fretamento:

Artigo 31 - § 3º - [...], a autorizatória deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:

- I - certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;
- II - certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;
- III - apólice de seguro de responsabilidade civil; e
- IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica (ANTT, 2015b, p. 70).

Nesse contexto, de acordo com a Lei nº 769/2002 da Colômbia, modificada pelo Decreto nº 2.106/2019, que contém o Código Nacional de Trânsito Terrestre, os documentos de trânsito obrigatórios que devem ser portados sempre durante a condução consistem em: licença de condução, licença de trânsito, Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT, do espanhol – *Seguro Obligatório de Accidentes de Tránsito*, tradução nossa) e Certificado de Revisão técnico-mecânica (do espanhol – *Certificado de Revisión técnico mecánica*, tradução nossa) (COLOMBIA, 2002c, 2019a).

Sobre a licença de condução, tem-se a seguinte definição, no art. 2º da Lei nº 769/2002: “Documento público de caráter pessoal e intransferível, expedido pela autoridade competente, a qual autoriza uma pessoa para a condução de veículos com validade em todo o território nacional” (COLOMBIA, 2002c, não paginado, tradução nossa). Além disso, as licenças

de condução de estrangeiros, que são utilizadas dentro do território colombiano por pessoas em trânsito pelo país ou turistas, serão admitidas e consideradas válidas caso se encontrem vigentes durante a permanência do titular (COLOMBIA, 2002c).

A vigência da licença de condução é estabelecida na Lei nº 769/2002, modificada pelo Decreto nº 19/2012:

Artigo 22º.- **Vigência da Licença de Condução.** As licenças de condução para veículos de serviço particular terão uma vigência de dez (10) anos para condutores menores de sessenta (60) anos de idade, de cinco (5) anos para pessoas entre sessenta (60) anos e oitenta (80) anos, e de um (1) ano para maiores de oitenta (80) anos de idade.

As licenças de condução para veículos de serviço público terão uma vigência de três anos para condutores menores de sessenta (60) anos de idade e de (1) ano para maiores de sessenta (60) anos de idade 2012 (COLOMBIA, 2002c, não paginado, tradução nossa).

Já a licença de trânsito, de acordo com a Lei nº 769/2002, art. 2º, difere-se da licença de condução pelo fato de que, enquanto a primeira é de caráter pessoal, a segunda “identifica um veículo automotor, comprova a sua propriedade e identifica o seu proprietário e autoriza tal veículo a circular nas vias públicas e nas privadas abertas ao público” (COLOMBIA, 2002c, não paginado, tradução nossa). Ademais, em conformidade com a Decisão CAN nº 837/2019, os veículos devem estar adequados aos requisitos de dimensão e pesos estabelecidos pelo Ministerio de Transporte, que levarão em consideração as normas técnicas internacionais e colombianas (COLOMBIA, 2002c).

Já o SOAT, como diz o nome, é obrigatório e deve ser regido pelas normativas vigentes, as quais são abordadas com mais detalhes na seção 6.3 Seguros. A CAN, por sua vez, estabelece que o transportador não poderá realizar o serviço de transporte internacional caso a Apólice do Seguro esteja vencida. Já sobre o estado do veículo, faz-se obrigatória a manutenção dos veículos em termos mecânicos, de segurança e ambientais, com a finalidade de mantê-lo em ótimas condições. Nesse contexto, devem ser realizadas revisões anuais, a fim de obter o Certificado de Revisão Técnico-Mecânica, indicado na Lei nº 769/2002 da Colômbia, modificada pelo Decreto nº 2106/2019 (COLOMBIA, 2002c, 2019a; CAN, 2019b)

Por fim, os veículos também devem estar registrados no Registro Nacional Automotor, que consiste em “um conjunto de dados necessários para determinar a propriedade, as características e a situação jurídica dos veículos automotores terrestres” (COLOMBIA, 2002, p. 5, tradução nossa), de acordo com a Lei nº 769/2002:

Artigo 46º.- *Inscrição no registro.* Todo veículo automotor, registrado e autorizado para circular pelo território nacional, incluindo as máquinas capazes de mover-se, deve ser registrado pela autoridade competente no Registro Nacional Automotor, que será mantido pelo Ministerio de Transporte. Reboques e semi-reboques também devem se registrar. Todo veículo automotor registrado e autorizado deverá apresentar o certificado vigente da revisão técnico-mecânica, em conformidade com os termos previstos neste código (COLOMBIA, 2002c, não paginado, tradução nossa).

É também válido ressaltar o sistema de informação do Ministerio de Transporte chamado RUNT (do espanhol – *Registro Unico Nacional de Tránsito*), que tem o objetivo de registrar e manter centralizadas, autorizadas, atualizadas e validadas as informações acerca do Registro Nacional de automotores, dos condutores, das empresas de transporte público e

privado, das licenças de trânsito, das infrações de trânsito, de centros de ensino automotivo, de seguros, de pessoas físicas ou jurídicas que prestam serviços ao setor público, de reboques e semirreboques e de acidentes de trânsito. Dessa forma, é estabelecido pela Lei nº 769/2002, que cada órgão de trânsito colombiano deve conter uma dependência do RUNT (COLOMBIA, 2002; RUNT, 2019).

No tocante ao transporte de cargas, diferentemente do caso brasileiro, em que se faz necessário apenas o MIC/DTA, a Decisão CAN nº 837/2019 estabelece que para que os veículos sejam autorizados a realizar o transporte internacional de cargas por rodovia, eles também devem possuir o Certificado de Habilitação (do espanhol – *Certificado de Habilitación*, tradução nossa), que consiste no “documento que comprova a habilitação de um caminhão ou caminhão-trator para prestar o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovia” (CAN, 2019a, p. 2, tradução nossa). O registro dos veículos deve ser realizado no órgão nacional competente do país de origem, já a habilitação pode ser feita para veículos próprios, de terceiros ou que estão sob arrendamento mercantil (*leasing*) que estejam matriculados no país de origem do transportador ou em outro País Membro. O mesmo vale para os ônibus no transporte de passageiros (CAN, 1997a, 2019b).

A solicitação do Certificado de Habilitação deve ser feita pelo transportador, ao passo que a emissão deve ser realizada pelo órgão nacional competente do mesmo País Membro da CAN que expediu a Licença Originária (CAN, 1997a, 2019a). Tal solicitação, para o transporte de cargas, deve ser feita a partir da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com o art. 59 da Decisão CAN nº 837/2019:

- a) Cópia da matrícula ou do registro de propriedade de cada veículo;
- b) Características dos veículos: placa, marca, tipo de veículo, número de eixos, peso do veículo ou tara, dimensões externas, capacidade máxima de arrasto ou carga, ano de fabricação e número ou série do chassi;
- c) Prova de aprovação da correspondente revisão técnica; e
- d) Cópia da Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil para o Transportador Rodoviário Internacional e anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes que cubra o veículo solicitante ou seu respectivo certificado.

Quando for solicitada a autorização de um caminhão ou caminhão-trator de propriedade de um terceiro, também será anexada uma cópia do contrato de vinculação. Além disso, no caso de veículos sob arrendamento mercantil (*leasing*), será apresentada uma cópia do respectivo contrato (CAN, 2019b, p. 14, tradução nossa).

Para o transporte de passageiros, de acordo com o art. 78 da Decisão CAN nº 398/1997, são necessários:

- a) Cópia da matrícula ou do registro de propriedade de cada veículo; e,
- b) Características dos veículos: placa, marca, ano de fabricação, número ou série do chassi, número de eixos, tipo de veículo, número de assentos e dimensões externas.

Quando se estiver solicitando a habilitação de um ônibus que está sob arrendamento mercantil (*leasing*), se apresentará uma cópia do respectivo contrato (CAN, 1997a, p. 16, tradução nossa).

A habilitação dos veículos tem vigência de cinco anos (ou até o prazo de vencimento do arrendamento mercantil do veículo) e, quando tal habilitação for referente aos veículos de transporte de cargas, deverá ser concedida se forem cumpridas as normas presentes na Decisão CAN nº 491/2001 (CAN, 2001), que versa sobre o regulamento técnico de limites de dimensões e pesos de veículos que realizam o transporte internacional por rodovia. Além disso, para o caso de transporte de passageiros, após habilitados, os veículos que ingressarem de forma temporal no território de um país que faz parte de CAN poderão permanecer neste local por 30 dias corridos, podendo prorrogar esse período caso a solicitação enviada à aduana seja bem fundamentada (CAN, 1997a, 2019b).

Por fim, no transporte internacional de mercadorias por rodovia, o registro da carga é realizado em conjunto ao outorgamento da Licença Originária, sendo feito mediante solicitação e apresentação do seguinte:

a) Cópia da matrícula ou registro de propriedade de cada reboque ou semi-reboque; e

b) Características das unidades de carga: placa, marca, tipo, número de eixos, peso ou tara, dimensões externas, capacidade máxima de carga, ano de fabricação e número ou série do chassi.

Quando for solicitado o registro de unidades de carga de propriedade de terceiros ou sob arrendamento mercantil (leasing), deverão ser observadas as disposições do último parágrafo do artigo 59 da presente decisão (CAN, 2019b, p. 14-15, tradução nossa).

#### 6.1.4. Serviços

Quanto ao tema “serviços”, são abordados nesta seção o transporte local realizado por estrangeiros, a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional, o transporte multimodal de cargas e os serviços de transporte de bagagens e encomendas. Nesse contexto, o ATIT regula, traz definições e estabelece o alcance para esses serviços, ao passo que a CAN traz algumas disposições, porém não chega a regular este tema.

##### 6.1.4.1. Transporte local

Em seu art. 7º, o ATIT prevê o impedimento à realização do transporte local dentro dos países signatários por um ou outro país (BRASIL, 1990b). Nesse sentido, o *Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* reafirma essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência desta proibição (BRASIL, 2005). Nesses casos, a ANTT emite as multas diretamente com base no Decreto nº 5.462/2005 (BRASIL, 2005). Não foram identificadas normativas brasileiras que proíbam o transporte local por transportadores internacionais, além daquelas que internalizam o ATIT.

A Decisão CAN nº 398/1997 e a Decisão nº 837/2019 estabelecem que a Licença Originária, a Licença Complementar e o Certificado de Habilitação não permitem que o transportador autorizado realize nos Países Membros a operação de transporte local de mercadorias e de passageiros por rodovia. Ademais, não foram identificadas normativas colombianas proibindo este determinado tipo de transporte (CAN, 1997a, 2019b).

## 6.1.4.2. Utilização de veículos de terceiros

### Transporte de cargas

Em seu art. 31, o ATIT regula o uso de veículos de terceiros para prestação de serviço:

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).

No Brasil, a Resolução nº 5.840/2019 (ANTT, 2019d), no seu art. 5º, estabelece que além dos veículos de propriedade do requerente da Licença Originária, poderão ser habilitados aqueles que estejam cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e na posse do requerente, conforme prevê a Resolução ANTT nº 4.799/2015 (ANTT, 2015c).

Na resolução supracitada, é determinado que em casos nos quais o transportador não seja o proprietário, é necessário comprovar a propriedade do veículo automotor de cargas e de implemento rodoviário com o Certificado de Registro de Veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM). Quando o transportador não é o proprietário do veículo, a regularidade da posse deve ser comprovada mediante contrato de comodato, de aluguel, de arrendamento ou afins no RENAVAM, ou por outro meio eletrônico hábil disponibilizado pelos órgãos executivos de trânsito (ANTT, 2015c).

Ademais, cita-se o Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017 contendo esclarecimentos sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas.

Primeiro:

Será aceito, para fins de cadastro e manutenção do veículo na frota no transporte rodoviário internacional de cargas, alternativamente ao documento que comprova o arrendamento do veículo emitido pelos Detran's, o contrato de arrendamento particular, segundo modelo em anexo, devidamente registrado em cartório de títulos e documentos, conforme previsto no art. 9º, e, por analogia, aos veículos utilizados nas operações previstas no art. 13, da Resolução ANTT nº 1.474, de 2006.

Segundo: No caso de contrato de arrendamento particular registrado em cartório, o veículo arrendado para o transporte internacional deve ser mantido na frota nacional do transportador arrendante devidamente cadastrado no RNTRC, pois o

arrendamento no transporte nacional deve observar o disposto no artigo 14, parágrafo único da Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015.

Terceiro: Somente será considerada para atestar a regularidade do veículo no transporte rodoviário internacional de cargas a frota cadastrada no Sistema de Controle de Frota (SCF), sob a gestão da SUROC (ANTT, 2017, p. 1-2).

A CAN estabelece que o transporte internacional de cargas por rodovia deve ocorrer em veículos que estejam devidamente registrados no órgão competente de seu país de origem. Para tanto, é definido que:

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 registrar 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 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, 2019b, p. 13, tradução nossa).

Ademais, 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 à solicitação do certificado de habilitação e/ou registro das unidades de carga, (CAN, 2019b).

Não foram encontradas normativas colombianas a respeito da utilização de veículos de terceiros no transporte internacional de mercadorias por rodovia. Contudo, o Decreto nº 173/2001, que regulamenta o Serviço Público de Transporte Automotor de Carga, reconhece a possibilidade da utilização de veículos que não sejam de propriedade da empresa nessa modalidade de transporte, o que deve ser celebrado em um contrato de vinculação (COLOMBIA, 2001b).

## Transporte de passageiros

Apesar de a menção no ATIT ser direcionada ao transporte de cargas, como é visto no § 2º do art. 31, o Brasil, por meio da Resolução ANTT nº 4.998/2016 (ANTT, 2016a), que dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado pelas empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

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.

§1º Nas condições do inciso I deste artigo, os ônibus cedidos deverão ser de propriedade, estar habilitados e ativos na frota da empresa cedente, nos termos das Resoluções da ANTT que tratam do cadastro de frota.

§2º Os ônibus de terceiros deverão atender às exigências e características técnicas adotadas na prestação dos serviços em que serão utilizados, bem como dos serviços em que estão originalmente cadastrados.

Art. 4º O requerimento de que trata o art. 3º desta Resolução deverá ser instruído com as seguintes informações e documentos:

I - prefixos dos serviços onde serão utilizados os ônibus de terceiros;

II - cópia do contrato de locação ou comodato, com validade igual ou superior ao período de utilização do ônibus, contendo razão social, CNPJ, endereço da empresa cedente e placa(s) do(s) veículo(s) que será(ão) utilizado(s);

III - período da utilização do ônibus na execução do serviço; e

IV - no caso do inciso II, do art. 3º, cópia autenticada do Certificado de Registro de Licenciamento do Veículo - CRLV do ônibus e do contrato com o fabricante (ANTT, 2016a, não paginado).

Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.040/2016 altera as medidas do anexo da Resolução ANTT nº 4.998/2016 que apresenta o modelo de inscrição indicativa de que o veículo está a serviço da empresa cessionária (ANTT, 2016c).

A Decisão CAN nº 398/1997 estabelece que, para o transporte internacional de passageiros por rodovia, é possível a habilitação de veículos que estão sob arrendamento mercantil (leasing), sendo que tais veículos serão permitidos nos Países Membros pelos quais passaram em regime de admissão temporária pelo tempo que for indicado no contrato (CAN, 1997a).

A Colômbia não possui legislação específica que regulamente a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional de passageiros, contudo, o Decreto nº 171/2001, o qual reconhece que o Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor de Passageiros por Rodovia, pode ser realizado por veículos de terceiros sob arrendamento mercantil (leasing). Para tanto, deve-se obter um contrato de vinculação que, nesse caso, deve ser assinado pelo proprietário do veículo ou locatário sob autorização da empresa que realizou o arrendamento (COLOMBIA, 2001a).

#### **6.1.4.3. Transporte multimodal de cargas**

Considera-se o transporte multimodal de cargas aquele que: é regido por um único contrato de transporte multimodal, utilizando no mínimo duas modalidades de transporte,

desde um lugar situado em um estado-parte, em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia (OTM) até outro local designado para sua entrega, situado em outro Estado-Parte. Compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas (ANTT, [201-]b).

No âmbito do Mercosul, há o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994 (ALADI, 1995), que foi ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.563/1995 (BRASIL, 1995a).

O acordo mencionado aplica-se aos contratos de transporte multimodal sempre que: (i) o local no qual o OTM toma as cargas sob custódia esteja situado em um Estado-Parte do presente acordo ou (ii) o local no qual o OTM faça a entrega das cargas sob sua custódia esteja situado em um Estado-Parte (ALADI, 1995).

O capítulo III trata do documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC) e, no art. 3º, prevê que o OTM, ao tomar as cargas sob sua custódia, emitirá, por escrito, um documento ou CTMC, que será, a critério do expedidor, negociável ou não (ALADI, 1995).

Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo OTM ou por uma pessoa efetivamente autorizada pelo operador.

Artigo 4º - As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional Mercosul”.

No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhes sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional – Mercosul nem recorrer a seus benefícios (ALADI, 1995a, não paginado).

No Brasil, a Lei nº 9.611/1998 normatiza o transporte multimodal de cargas, definindo o OTM como “pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros” (BRASIL, 1998b, p. 10). A lei prevê a habilitação e o registro no órgão federal designado e trata, ainda, do CTMC, regendo toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não, a critério do expedidor, assim como disposto no Acordo de Alcance Parcial.

O art. 10º da referida lei dispõe sobre a obrigatoriedade de constarem no CMTC as características e os dados próprios deste documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

- I - a indicação "negociável" ou "não-negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;
- II - o nome, a razão ou denominação social e o endereço do emitente, do expedidor, bem como do destinatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominal;
- III - a data e o local da emissão;
- IV - os locais de origem e destino;
- V - a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;
- VI - a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;
- VII - o valor do frete, com a indicação "pago na origem" ou "a pagar no destino";
- VIII - outras cláusulas que as partes acordarem (BRASIL, 1998b, p. 10).

A lei ainda trata das responsabilidades do OTM perante o contratante, desde o instante de recebimento da carga até a ocasião de sua entrega ao destinatário, cessando com o recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas. Compete ao OTM a execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, e pelos prejuízos resultantes de perda, de danos ou de avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado (BRASIL, 1998b).

O Brasil trata da habilitação do OTM por meio da Resolução ANTT nº 794/2004 (ANTT, 2004), que cria o sistema único de registro para o OTM e estipula a exigência de preenchimento dos termos do formulário publicado no Anexo I, além da apresentação do Ato Constitutivo, do estatuto ou contrato social, do registro comercial e da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ). A resolução reconhece a validade das habilitações outorgadas na Argentina, no Paraguai e no Uruguai por força do Acordo de Alcance Parcial, exigindo apenas o comprovante de habilitação nos países de origem e a prova de designação de representante legal com plenos poderes para representar a empresa no território nacional. Para a Habilitação do OTM serão necessários:

1. Requerimento para Habilitação do OTM
2. Para sociedade comercial: Ato Constitutivo ou Contrato Social; para sociedade por ações: Estatuto Social, Documento de Eleição e Termo de Posse dos Administradores; ou para firma individual: Registro Comercial
3. Inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ
4. Se houver solicitação para transporte entre países do Mercosul, incluir a apresentação de comprovação de patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, ou aval bancário ou seguro de caução equivalente (ANTT, 2004).

No contexto da Comunidade Andina, a Decisão CAN nº 331/1993 estabelece as normativas para o transporte multimodal nos países andinos, definindo-o como:

**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 (CAN, 1993, p. 3, tradução nossa).

O OTM, de acordo com a Decisão CAN nº 331/1993 (CAN, 1993), modificada pela Decisão CAN nº 393/1996 (CAN, 1996b), é o indivíduo (ou alguém que atue em seu nome) que celebra um Contrato de Transporte Multimodal no qual ele 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, necessita emitir o Documento de Transporte Multimodal, que consiste em:

**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. 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).

O Documento de Transporte Multimodal 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, ele precisa realizar um registro para tal cargo, de forma a receber um certificado de registro do 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 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 que seja de 80 000 DEG ou outorgar uma garantia desse valor. A expedição do certificado de registro (ou a sua negação) deverá ocorrer em 60 dias corridos (CAN, 1993, 1996b).

Nesse contexto, a Lei nº 336/1996 (COLOMBIA, 1996) reafirma o que é estabelecido na decisão supracitada, de que é necessário um registro para a realização do transporte multimodal na Colômbia, de acordo com os termos definidos pelo Ministério de Transporte. A lei, em seu art. 7º também afirma que os agentes ou representantes dos OTMs “responderão solidariamente com seus representados ou agenciados pelo cumprimento das obrigações e sanções que lhe sejam aplicáveis por parte do Ministério de Transporte” (COLOMBIA, 1996a, não paginado, tradução nossa). Ademais, tais disposições encontram-se sujeitas às normas internacionais, como o afirmado no art. 7º da mesa lei (COLOMBIA, 1996a, 1999b, 2000).

Ainda no âmbito doméstico da Colômbia, o Registro de Operadores de Transporte Multimodal é regulamentado pelo Decreto nº 149/1999 (COLOMBIA, 1999a), que apresenta uma definição de transporte multimodal que se adequa àquela disposta na Decisão CAN nº 331/1993, além de apresentar a definição de transporte multimodal internacional, no qual cita tal decisão.

Assim, para que algum OTM de um dos países da CAN possa realizar esse tipo de operação na Colômbia, ele necessita cumprir todas as normas aduaneiras e apresentar a garantia disso, e essa última deve estar dentro do prazo de validade (COLOMBIA, 1999a). No tocante às responsabilidades do operador, a Decisão CAN nº 331/1993 estabelece que estas se dão desde o momento em que as mercadorias se encontram sob sua custódia até o momento em que as entrega. Tal indivíduo é responsável por qualquer pessoa cujos serviços sejam necessários à realização do transporte multimodal, sendo também obrigado a realizar tudo que for necessário para que os produtos sejam entregues ao destinatário. Dessa forma, o operador também é responsável nos casos de atraso, perda ou dano da mercadoria, a não ser que seja comprovado que não houve negligência ou culpa de sua parte ou de seus funcionários nessa situação (CAN, 1993).

Vale ressaltar que a Decisão CAN nº 331/1993 e a Decisão CAN nº 393/1996 são regulamentadas pela Resolução CAN 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).

#### 6.1.4.4. Bagagem e encomendas

O ATIT não detalha o serviço de transporte de bagagens e encomendas. Algumas diretrizes são traçadas no Segundo Protocolo Adicional, que dispõe sobre as indenizações por extravio de bagagens e sobre a obrigatoriedade de entregar o comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro no momento em que é colocada no porão do ônibus (BRASIL, 2005).

O regime aduaneiro de bagagens está disposto na Decisão Mercosul/CMC nº 53/2008, internalizada no Brasil pelo Decreto nº 6.870/2009, a qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório (BRASIL, 2009a).

A Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 estabelece a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Não foi identificada ratificação brasileira, entretanto, consta na ata da V Reunião Bilateral Venezuela – Brasil que a proposta do projeto que foi aprovado pela Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 foi apresentada pela delegação brasileira (REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL 2005).

O art. 6 dessa resolução tipifica que o regime de trânsito aduaneiro internacional aplicado às encomendas será concedido com base no Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA) (MERCOSUL, 2005). As informações previstas nesse documento deverão ser proporcionadas pelo transportador no idioma do país de origem e estarem escritas ou impressas em caracteres legíveis e indelévels. As empresas habilitadas e credenciadas, quando não transportam encomendas, devem apresentar o MIE/DTA com declaração negativa de encomendas.

Já a Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018 instituiu o *Regime de identificação da bagagem aplicação aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros*, que consiste em um sistema de controle de bagagens com rótulos para volumes despachados em compartimento e para bagagens de mão:

##### 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 de que se trata de 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. 4° - Identificação da bagagem de mão. Rótulo

Sistema similar ao indicado no artigo 3° 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 de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional. (MERCOSUL, 2018, p. 2)

Sobre a regulamentação relativa ao tema no âmbito brasileiro, aplica-se a Resolução ANTT nº 1.432/2006 – parcialmente modificada pela Resolução ANTT nº 5.868/2020 – que “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 [...]” (ANTT, 2006b, p. 158).

Define-se que as permissionárias e autorizadas são obrigadas a realizar o transporte gratuito de bagagens no bagageiro e de volumes no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, de acordo com os limites e dimensões:

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 autorizadas 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 [...] (ANTT, 2006, p. 158).

O transporte de encomendas é condicionado ao resguardo da segurança de passageiros e terceiros; ao respeito da legislação sobre peso bruto total máximo dos ônibus; ao não atraso na execução de viagens ou esquema operacional das linhas para as operações de carregamento e descarregamento; e à emissão de documento fiscal apropriado. Além disso, veda-se o transporte de produtos perigosos e daqueles que, por sua forma ou natureza, comprometam a segurança do ônibus, de seus ocupantes ou de terceiros.

Em caso de danos à bagagem, poderá ser cobrado da transportadora até 3.000 vezes o coeficiente tarifário e, em caso de extravio, poderá ser cobrado até 10.000 vezes o coeficiente tarifário, conforme a Resolução nº 1.432/2006 (ANTT, 2006b) e o Aviso nº 1 – SUPAS/ANTT, de 4 de julho de 2018 (ANTT, 2018b). Conforme colocado pela Resolução ANTT nº 4.770/2015, o coeficiente

tarifário estabelecido por essa resolução vigorou até 18 de junho de 2019 e, atualmente, encontra-se revogado pela Deliberação ANTT nº 955/2019 (ANTT, 2019b). Nesse sentido, o parâmetro para indenização por danos e extravios de bagagens deverá ser revisto.

No âmbito internacional relativo à Colômbia, a Decisão CAN nº 398/1997 define que bagagem são “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” (CAN, 1997a, p. 2, tradução nossa). No transporte internacional de passageiros por rodovia, o condutor principal é o responsável pela segurança das bagagens e dos pacotes postais que estejam sendo transportados, contudo, o transportador autorizado não possui responsabilidade sobre o conteúdo das bagagens, encomendas e pacotes postais, já que isso fica a cargo do passageiro. Além disso, o passageiro fica ciente do que é considerado bagagem e do seu peso e volume máximo através do bilhete de viagem (melhor explicado no item 0) e, no momento de viajar, deve entregá-la ao transportador autorizado para que ele emita um recibo numerado ou tíquete para cada embalagem ou mala (CAN, 1997a).

Ademais, o transportador autorizado para o transporte internacional de passageiros por rodovia pode também realizar o transporte de encomendas e pacotes postais de forma complementar. Esse serviço também deve ser realizado em veículos que estejam devidamente registrados e habilitados (CAN, 1997a).

No âmbito doméstico, não foram encontradas normativas que regulem as bagagens e encomendas no transporte internacional terrestre na Colômbia.

ITEM	BRASIL	MERCOSUL	COLÔMBIA	CAN
<b>LICENÇAS ORIGINÁRIAS E COMPLEMENTARES PARA TRANSPORTE DE CARGAS</b>	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Deliberação ANTT nº 38/2013	Resolução MERCOSUL/GMC nº 26/2011 Resolução MERCOSUL/GMC nº 75/1997 Resolução MERCOSUL/GMC nº 52/2010 Resolução MERCOSUL/GMC nº 15/2014	-	Decisão CAN nº 837/2019 Resolução CAN nº 2101/2019
<b>LICENÇAS ORIGINÁRIAS E COMPLEMENTARES PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS</b>	Decreto nº 2.521/1998 Decreto nº 8.083/2013 Lei nº 12.996/2014 Resolução ANTT nº 10.233/2001 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	-	Decreto nº 348/2015 Decreto nº 175/2001 Decreto nº 4190/2007	Decisão CAN nº 398/1997 Resolução CAN nº 719/2003
<b>CAPITAL SOCIAL DAS EMPRESAS</b>	Resolução nº 5.840/2019 Art. 171 da Constituição Federal Emenda Constitucional nº 6/1995	-	-	-
<b>AUTOTRANSORTE</b>	Resolução Contran nº 630/2016	-	-	-
<b>TRANSPORTE PRÓPRIO DE CARGAS</b>	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Resolução ANTT nº 4.799/2015	-	-	Decisão CAN nº 837/2019
<b>TRANSPORTE PRÓPRIO DE PASSAGEIROS</b>	Resolução ANTT nº 4.777/2015	-	-	-
<b>CONTÊINERES</b>	Resolução Contran nº 564/2015	-	Lei nº 769/2002 Resolução nº MINTRANSPORTE 9606/2003	Decisão CAN nº 837/2019

ITEM	BRASIL	MERCOSUL	COLÔMBIA	CAN
<b>CARGAS FORA DAS DIMENSÕES PADRÃO</b>	Resolução DNIT nº 01/2016	-	Lei nº 769/2002 Resolução MINTRANSPORTE nº 4959/2006	Decisão CAN nº 837/2019 Decisão CAN nº 491/2001
<b>MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGAS</b>	Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 Instrução Normativa SRF nº 60/1996	-	-	Decisão CAN nº 837/2019
<b>CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>	Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991	-	-	Decisão CAN nº 837/2019
<b>BILHETE DE VIAGEM E LISTA DE PASSAGEIROS</b>	-	-	-	Decisão CAN nº 398/1997
<b>DOCUMENTOS DE TRÂNSITO</b>	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Resolução MERCOSUL/GMC nº 34/2019	Lei nº 769/2002 Decreto nº 2106/2019 Decreto nº 19/2012	Decisão CAN nº 837/2019 Decisão CAN nº 398/1997 Decisão CAN nº 491/2001
<b>TRANSPORTE LOCAL</b>	Decreto nº 5.462/2005	-	-	Decisão CAN nº 837/2019 Decisão CAN nº 398/1997
<b>UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE TERCEIROS PARA TRANSPORTE DE CARGAS</b>	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Resolução ANTT nº 4.799/2015 Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017	-	Decreto nº 173/2001	Decisão CAN nº 837/2019
<b>UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE TERCEIROS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS</b>	Resolução ANTT nº 4.998/2016 Resolução ANTT nº 5.040/2016	-	Decreto nº 171/2001	Decisão CAN nº 398/1997
<b>TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS</b>	Decreto nº 1.563/1995 Lei nº 9.611/1998 Resolução ANTT nº 794/2004	-	Lei nº 336/1996 Decreto nº 1122/1999 Decreto nº 266/2000 Decreto nº 149/1999	Decisão CAN nº 331/1993 Decisão CAN nº 393/1996 Resolução CAN nº 425/1996
<b>BAGAGENS E ENCOMENDAS</b>	Resolução ANTT nº 1.432/2006 Resolução ANTT nº 5.396/2017 Decreto nº 6.870/2009 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Deliberação ANTT nº 955/2019 Resolução ANTT nº 5.868/2020	Resolução MERCOSUL/GMC nº 28/2005 Resolução MERCOSUL/GMC nº 54/2018	-	Decisão CAN nº 398/1997

Tabela 13 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

## 6.2. TARIFAS E PEDÁGIOS

Para a elaboração desta seção foram levantadas e analisadas as normativas brasileiras e colombianas a respeito de tarifas, pedágios, taxas e emolumentos com impacto sobre o transporte internacional. Foram usadas, também, normativas da Comunidade Andina (CAN) e diretrizes do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) sobre o tema.

O ATIT aborda brevemente o assunto, impondo que:

**Artigo 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, a exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.

2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários.

**Artigo 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).

Alguns documentos identificados denotam que vigora, no âmbito do ATIT, o regime da livre oferta, em condições de livre e equitativa concorrência.

Da mesma forma, a Decisão CAN nº 398/1997, relativa ao transporte rodoviário internacional de passageiros, denota que no bloco prevalecem as mesmas condições, ditando que: “Artigo 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, a CAN estabelece, no art. 120 da decisão citada, que os veículos devidamente registrados poderão transitar temporariamente entre os Países-Membros sem precisarem pagar gravames de importação e exportação quando estiverem realizando transporte internacional, ou ainda circulando por causa dele. Determina, também:

**Artigo 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.

**Artigo 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 (CAN, 1997a, p. 23, tradução nossa).

As mesmas condições de isenção no pagamento de taxas são previstas para os veículos e unidades de carga em contexto de transporte internacional nos arts. 158, 161 e 162 da Decisão CAN nº 399/1997, que versa sobre o transporte rodoviário internacional de mercadorias. Esta, contudo, foi mais tarde substituída pela Decisão CAN nº 837/2019, que não aborda o tema

(CAN, 1997b, 2019b). Para além destas, não foram identificadas outras normativas no âmbito da CAN tratando de tarifas no transporte rodoviário de carga de forma geral.

Para melhor análise, a seguir são abordados tarifas e pedágios separadamente, fazendo distinção entre o transporte de cargas e de passageiros.

### 6.2.1. Tarifas

Os transportadores estão submetidos à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem. Apesar disso, os diferentes países deverão comunicar cada variação tarifária aos outros para conhecimento e aplicação. No que toca aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, aplicam-se as regras do país de trânsito.

Quanto à assimetria na fixação das tarifas, no Brasil, até 2006, o modelo adotado para o estabelecimento destas era o *cost plus*, de forma a cobrir os custos de operação acrescidos de remuneração do capital investido. Na determinação dos coeficientes tarifários, utilizava-se Planilha Tarifária para os procedimentos de reajuste e revisões, contemplando: (i) itens de custos; (ii) parâmetros operacionais; e (iii) adicionais incidentes, como tributos – Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) –, Seguro de Responsabilidade Civil (SRC) e receitas alternativas. Os valores para esse cálculo eram obtidos por meio de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios por regressão linear ou média aritmética.

No Brasil, de acordo com a Lei nº 8.987/1995, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências” (BRASIL, 1995d, não paginado), há o capítulo IV “Da Política Tarifária”, que versa sobre o seguinte:

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 5º A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos. (Incluído pela Lei nº 13.673, de 2018)

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários. (BRASIL, 1995d, não paginado).

O art. 8º e o art. 12 encontram-se ambos vetados pela Mensagem nº 181/1995, conforme justificativa explanada em seu conteúdo (BRASIL, 1995a).

Ressalta-se, ainda, a tendência, no Brasil de reforçar a livre iniciativa e a liberdade econômica, prevista na Lei nº 13.874/2019 (BRASIL, 2019c). Nesse sentido, a tarifa é exercida em liberdade de preços dos serviços prestados.

No caso da Colômbia, a Lei nº 336/1996 explicita, no art. 29, que a responsabilidade de formular a política e estabelecer os critérios para a fixação direta, controlada ou livre de tarifas em cada um dos modos de transporte pertence ao Governo Nacional, por meio do Ministerio de Transporte (Mintransporte). Dita ainda, no art. 30, que as autoridades competentes elaborarão estudos de custos a serem usados como base na fixação de tarifas, sem prejuízo ao que estipulem normativas ou práticas internacionais a respeito do tema.

Muitas dessas tarifas são aplicadas pelo Registro Único Nacional de Trânsito (RUNT), criado e formulado nos artigos 8º e 9º da Lei nº 769/2002 (COLOMBIA, 2002b), e aperfeiçoado pela Lei nº 1.005/2006 (COLOMBIA, 2006a), que estabelece uma série de normas e métodos para o sistema buscando garantir sua sustentabilidade. Como apontado no *site* da plataforma, o RUNT é um sistema que interage com múltiplos atores, dentre os quais estão cidadãos, órgãos de trânsito e empresas de transporte, permitindo manter atualizados e centralizados os registros de veículos automotores, condutores, licenças de trânsito, empresas de transporte, infratores, entre outros (REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO, c2019).

Logo, diversas taxas sobre licenças e permissões necessárias ao transporte em território colombiano estão ligadas ao RUNT. Nesse sentido, a Lei nº 1.005/2006 define que:

**Artigo 6º. Tarifas.** As tarifas aplicáveis à inscrição, entrada de informação, expedição de certificados e serviços prestados pelo Registro Único Nacional de Trânsito (RUNT) serão fixadas anualmente, mediante resolução expedida pelo Ministério de

Transporte, de acordo com o sistema e método adotados mediante a presente lei. (COLOMBIA, 2006a, não paginado, tradução nossa).

Os métodos e fatores levados em conta para a adoção de tarifas no RUNT estão apontados nos arts. 7º e 8º da mesma lei, nos quais se explica que, para o primeiro ano de funcionamento do sistema, os valores das tarifas deveriam ser calculados com base nos diversos custos ligados à plataforma, como investimento inicial, manutenção, melhoramento etc., devendo as tarifas nos anos seguintes serem ajustadas conforme o Índice de Preços ao Consumidor (IPC) anual, certificado pelo Departamento Administrativo Nacional de Estatística (DANE) (COLOMBIA, 2002b).

### 6.2.1.1. Transporte de cargas

Primeiramente, para o Brasil há a Resolução ANTT nº 5.840/2019, que estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, de Licença Complementar, de Autorização de Viagem Ocasional, de Autorização de Trânsito, de Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria, para Modificação de Frota, para Relação de Frota, para renovação de licenças e para segunda via de licenças (ANTT, 2019d). São fixados os valores indicados na Tabela 14.

DOCUMENTO	MONTANTE
Licença Originária	R\$ 370,00
Autorização de Viagem Ocasional (Empresa Brasileira)	R\$ 210,00
Autorização de Trânsito	R\$ 50,00
Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria	R\$ 210,00
Modificação de Frota	R\$ 150,00
Licença Complementar (Empresa Estrangeira)	R\$ 370,00
Relação de Frota (Modelo "A")	R\$ 50,00
Renovação de Licenças	R\$ 290,00
2ª Via de Licenças	R\$ 190,00

**Tabela 14 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro**

Fonte: ANTT (2019d). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo o capítulo IX “Dos Emolumentos”, da mesma resolução:

Art. 33. Os emolumentos serão devidos em razão de ato requerido à ANTT, conforme Anexo desta Resolução, e o respectivo comprovante de pagamento deverá ser anexado ao requerimento, quando for o caso.

Parágrafo único. Os emolumentos de que trata o caput serão atualizados anualmente, por ato da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA.

Art. 34. O recolhimento dos emolumentos deverá ser feito mediante pagamento, no Banco do Brasil, de Guia de Recolhimento da União - GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na internet ([www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)). (ANTT, 2019d, p. 49).

Ademais, no *site* da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) há uma compilação de informações e formulários para a obtenção das autorizações para o transporte internacional de cargas, regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019d).

Além disso, ressalta-se a vigência das tarifas referentes à Política de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703/2018, a qual expõe em seu art. 4º que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nessa lei (BRASIL, 2018b). Ainda segundo a referida lei, os pisos mínimos devem refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos pela ANTT na Resolução nº 5.867/2020 (ANTT, 2020c).

Em relação à Colômbia, as tarifas dos serviços prestados pelo RUNT são atualizadas anualmente por meio de resoluções emitidas pelo Mintransporte, nas quais são definidas as taxas para todos os serviços ligados ao sistema, como previsto no art. 6º da Lei nº 1.005/2006 (COLOMBIA, 2006a). As tarifas impostas pelo RUNT abrangem serviços como inscrição de veículos e de pessoas físicas e jurídicas; licenças de trânsito e condução; permissões de circulação; habilitações de empresas de transporte; expedição de certificados, documentos e cópias; modificações de documentos; entre outros.

A última normativa identificada até a conclusão do presente relatório, no que tange à fixação de tarifas para o RUNT é a Resolução Mintransporte nº 4.558/2019 (COLOMBIA, 2019h). As taxas cobradas podem ser observadas no art. 1º da resolução. Dentre os serviços que impactam o transporte internacional de cargas, cabe destacar aqueles listados na seção “Registro Nacional de Empresas de Transporte público e privado (RNET)”, que abrange as empresas públicas e privadas atuantes no setor de transporte de cargas e passageiros. No RNET, as tarifas são fixadas de acordo com a Tabela 15.

<b>TRÂMITE</b>	<b>MONTANTE</b>
Habilitação de Empresa de Transporte	COP 39.300
Modificação de habilitação de Empresa de Transporte	COP 39.300
Expedição de cartão de operação	COP 1.700
Cópia de cartão de operação	COP 1.700
Renovação de cartão de operação	COP 1.700
Modificação de cartão de operação	COP 1.700
Prolongação de rotas	COP 1.700
Modificação de rotas	COP 1.700
Reestruturação de horários	COP 1.700
Licenças especiais transitórias	COP 1.700
Convênios de colaboração empresarial	COP 1.700
Adjudicação de rotas e horários	COP 1.700
Fixação de capacidade transportadora	COP 1.700
Racionalização de capacidade transportadora	COP 1.700
Unificação de capacidade transportadora	COP 1.700
Mudança de nível de serviço	COP 1.700
Conexão de rotas	COP 1.700
Certificado de disponibilidade de capacidade transportadora para registro e mudança de empresa	COP 1.700
Autorização de Zonas de Operação	COP 1.700

TRÂMITE	MONTANTE
Cancelamento de Cartão de Operação	COP 1.700
Autorização de rotas de influência	COP 1.700
Desistência de prestação de serviços	COP 1.700

**Tabela 15 – Tabela de tarifas cobradas no âmbito do RNET, administrado pelo RUNT**

Fonte: Colômbia (2019h, não paginado, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

É válido mencionar que as fórmulas e métodos de cálculo para o reajuste das tarifas aplicadas no âmbito do RUNT são detalhadas na cláusula 9 do Contrato de Concessão Mintransporte nº 33/2007, que trata da contratação do RUNT para a prestação de serviços por ele realizada (COLOMBIA, 2007b).

Além disso, vale ressaltar que o Mintransporte disponibiliza em seu *site* uma série de formulários exigidos no transporte internacional (COLOMBIA, 2017a), bem como lista todos os trâmites ligados ao transporte no país (COLOMBIA, 2019e), a maioria deles atribuídos ao RUNT. Ademais, o governo colombiano dispõe de uma plataforma chamada de Sistema Único de Informação de Trâmites (SUIT), que centraliza informações sobre todos os trâmites realizados no país, dentre eles os de transporte. No SUIT, pode-se verificar informações sobre onde e quando realizar os trâmites desejados, quanto custam, quais os documentos necessários, quanto tempo leva o resultado, entre outros aspectos.

No que tange às tarifas aplicadas no transporte internacional de cargas, cabe destacar que a Licença Originária e a Licença Complementar não constam como serviços realizados pelo RUNT, de acordo com a Resolução Mintransporte nº 4.558/2019 (COLOMBIA, 2019h). Pesquisando por esses trâmites no SUIT, no entanto, identificou-se que eles cabem ao próprio Mintransporte, e que, ao contrário do Brasil, são gratuitos, de acordo com a plataforma (COLOMBIA, 2016a, 2016b).

### 6.2.1.2. Transporte de passageiros

Para a cobrança de tarifas relacionadas ao transporte de passageiros, cita-se a recomendação resultante da IX Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul:

Acordo 1.28 (IX).

- 1) Recomendar aos organismos de aplicação do Convênio que, nos acordos bilaterais respectivos, as tarifas aplicáveis ao transporte internacional de passageiros sejam fixadas de acordo com as pautas que se detalham.
- 2) Recomendar aos organismos nacionais de aplicação do Convênio e às empresas dos países que deixam livre a fixação de tarifas, que estudem e apliquem critérios corretivos sobre as distorções provenientes das diferenças de custos de exploração, que podem traduzir-se em vantagens competitivas para alguns (REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 1979, não paginado, tradução nossa).

No âmbito do Mercosul, a ata da XLI Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte e Infraestrutura traz a seguinte consideração:

As várias delegações reafirmaram suas respectivas posturas expressas em ocasiões anteriores, concordando que cada uma seguirá aplicando o mecanismo utilizado em seu país para a determinação das tarifas de passagens, sempre aderindo ao método de fixação de tarifas internacionais consagrado no Acordo de Cochabamba na Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, que estabelece a figura de somatória de seções. As Delegações se comprometeram a comunicar cada variação tarifária aos demais países para seu conhecimento e aplicação (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5, 2011, não paginado, tradução nossa).

Quanto ao transporte de passageiros no âmbito brasileiro, menciona-se primeiramente o Decreto nº 2.521/1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências” (BRASIL, 1998). O Decreto, entre outras disposições, em seu capítulo V “Da Tarifa”, indica que:

Art. 27. A tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços destina-se a remunerar, de maneira adequada, o custo do transporte oferecido em regime de eficiência e os investimentos necessários à sua execução, e bem assim a possibilitar a manutenção do padrão de qualidade exigido da transportadora.

§ 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT elaborará estudos técnicos, necessários à aferição dos custos da prestação e da manutenção da qualidade dos serviços, relativos a cada ligação, observadas as respectivas características e peculiaridades específicas. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT estabelecerá os critérios, a metodologia e a planilha para o levantamento do custo da prestação dos serviços. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 3º As transportadoras poderão praticar tarifas promocionais nos seus serviços, que poderão ocorrer em todos os horários ou em alguns deles, atendidos os critérios estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, desde que: (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

a) comunicadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

b) não impliquem em quaisquer formas de abuso do poder econômico ou tipifiquem infrações às normas para a defesa da concorrência.

c) faça constar em destaque, no bilhete de passagem, tratar-se de tarifa promocional;

Art. 28. A tarifa contratual será preservada pelas regras de revisão e reajuste previstas nas leis aplicáveis, neste Decreto e nas demais normas complementares, no editar e no respectivo contrato.

§ 1º É vedado estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto no cumprimento de lei.

§ 2º O reajuste da tarifa contratual observará a variação ponderada dos índices de custos ou preços relativos aos principais componentes de custo admitidos pelo Ministério dos Transportes e relativos à formação da tarifa. (Revogado pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 3º A tarifa contratual será revista, para mais ou para menos, conforme o caso, sempre que:

- a) ressalvados os Impostos sobre a Renda, forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais, ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da proposta, de comprovada repercussão na tarifa constante do contrato;
- b) houver modificação do contrato, que altere os encargos da transportadora (BRASIL, 1998a, não paginado).

Portanto, percebe-se que a regulamentação tarifária do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é competência da ANTT, em conjunto com a fiscalização por meio de auditorias da Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação (SEFID) do Tribunal de Contas da União (TCU) e acompanhamento da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda – atual Ministério da Economia (ANTT, 2009a).

A partir de 2007, com a edição da Resolução ANTT nº 1.627/2006 (revogada tacitamente pela Resolução ANTT nº 4.770/2015), foi implementada a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica, consistente na adoção de índices setoriais, como referenciais de variação de preço dos insumos considerados. A variação desses índices é ponderada conforme o peso do insumo na estrutura de custos, resultando no percentual de reajuste a ser aplicado sobre o coeficiente tarifário vigente para o período anterior. Além disso, a Resolução ANTT nº 1.627/2006 prevê revisões quadrienais da estrutura de custos que pondera a fórmula paramétrica, a contar de 1º de julho de 2006 (ANTT, 2006d).

Embora não revogada explicitamente, conforme explicitado anteriormente, essa resolução não é mais aplicada, haja vista que a Resolução ANTT nº 4.770/2015, em seus arts. 76 e 77, define que a ANTT fixará o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019. Todavia, a Deliberação nº 955/2019 da ANTT (2019b) revogou os arts. 68 a 78 da Resolução ANTT nº 4.770/2015.

Anteriormente, a Resolução ANTT nº 1.928/2007 (ANTT, 2007) previa as tarifas promocionais oferecidas no transporte regular interestadual e internacional de passageiros, porém esta não se encontra mais em vigor devido à emissão da Resolução ANTT nº 5.396/2017. Dessa forma, define-se que:

#### CAPÍTULO I

#### PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS

Art. 1º As empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros poderão estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários.

§1º Observado o disposto no caput deste artigo, as empresas poderão ofertar tarifas promocionais em seções e horários específicos, não sendo obrigatório o oferecimento de igual promoção nas demais seções e horários da linha, ou em todas as poltronas disponibilizadas na mesma viagem.

§2º As empresas deverão divulgar, no mínimo, por meio escrito, aos usuários, para cada tarifa promocional, a linha ou seção, os horários, o número de lugares ofertados, a vigência e as condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional, que conterà em destaque a informação de tratar-se de tarifa promocional.

§3º As condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional devem ser apresentadas ou, caso haja solicitação, entregues aos passageiros no momento da compra do bilhete de passagem.

§4º O usuário que desejar remarcar o bilhete adquirido com tarifa promocional sujeitar-se-á às condições de comercialização estabelecidas pelas empresas para a nova data de utilização, observadas as regras previstas na Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014.

§5º Salvo no caso do disposto no parágrafo 6º deste artigo, a concessão de tarifa promocional nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros nos termos do presente artigo estará condicionada à implementação e ao pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), de que trata a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, nos veículos em operação.

§6º Enquanto não houver o pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), ou seja, com envio de 100% (cem por cento) dos dados exigidos pela ANTT, poderá ser ofertada tarifa promocional nos termos do presente artigo desde que comunicado e enviado à ANTT, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas contados do início da vigência da promoção, os seguintes dados:

I - A linha e/ou a seção, os horários, os dias, o número de lugares ofertados, o período de vigência da promoção e os respectivos percentuais de desconto. (ANTT, 2017b, não paginado).

Além da questão das tarifas, as resoluções da ANTT regulam aspectos correlatos, como as regras para emissão e reembolso de passagens. São abordadas, ainda, provisões quanto ao cancelamento e à interrupção das viagens e suas consequências. A ANTT regulamenta, ainda, alguns pontos referentes à cobrança de pedágio e de taxas (emolumentos). Entretanto, considerando o princípio da territorialidade da lei, esses aspectos não estão sujeitos à harmonização.

Já no contexto da CAN, cabe destacar que a Decisão CAN nº 398/1997 estabelece, no art. 157, que os transportadores autorizados fixarão livremente suas tarifas, em condições de livre e equitativa concorrência. Estabelece também, no art. 156, que “o transporte internacional de passageiros por rodovia é reconhecido pelos Países-Membros como um serviço de exportação” (CAN, 1997a, p. 28, tradução nossa). Cabe lembrar, contudo, que a o art. 120 dita que não serão aplicadas taxas de importação e exportação sobre veículos habilitados quando estes estiverem realizando transporte internacional, ou ainda circulando por esse motivo nos Países-Membros do bloco.

No âmbito doméstico da Colômbia, em concordância com o previsto pelas normativas internacionais, vigora um modelo de liberdade de tarifas estabelecido pela Resolução Mintransporte nº 3.600/2001, a qual resolve:

ART. 1º—**Liberdade de tarifas.** Estabelecer, a partir de 1º de junho de 2001, a liberdade de tarifas para a prestação do serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia.

PAR.—O desenvolvimento da liberdade tarifária deverá se enquadrar dentro dos parâmetros estabelecidos na Lei 155 de 1959 e no Decreto 2.153 de 1992, ficando proibida às empresas a prática de condutas que afetem a livre e ampla concorrência.

ART. 2º—**Difusão das tarifas.** Com uma antecedência não menor a cinco (5) dias de sua vigência, as empresas de transporte deverão difundir e manter informados os usuários acerca das tarifas que cobrarão nas diferentes rotas autorizadas, discriminando-as segundo o nível de serviço.

ART. 3º—**Estrutura de custos.** As empresas de transporte manterão em seus arquivos os estudos e as estruturas de custos, elaborados diretamente ou por meio das entidades associadas, que deram origem ao cálculo das tarifas estabelecidas.

As estruturas de custos deverão ter em conta os direitos de uso dos terminais de transporte terrestre, segundo o nível de serviço, o seguro de passageiros e o valor correspondente que se destinará à reposição das equipes, de acordo com o programa e o fundo de reposição.

Os estudos e as estruturas de custos poderão ser exigidos em qualquer momento pelo Ministério de Transporte y pela Superintendencia de Portos y Transporte, dando lugar sua inexistência ou não apresentação à sanção estabelecida no artigo 13 do Decreto 176 de 2014, ou à norma que o modifique ou substitua.

PAR.—(revogado): [...]

ART. 4º—**Acompanhamento e avaliação.** A fim de avaliar a conveniência da liberdade de tarifas estabelecida na presente resolução, o Ministério de Transporte fará acompanhamento permanente do comportamento e flutuação das tarifas em períodos trimestrais, para manter a medida ou adotar os respectivos mecanismos de intervenção (COLOMBIA, 2001d, tradução nossa, não paginado).

Em consonância com o exposto, o Decreto nº 348/2015 resolve que:

**Artículo 95. Tarifa.** A tarifa do Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de livre determinação entre as partes, mas deverá ser reportada ao Ministério de Transporte e à Superintendencia de Portos e Transporte, mediante o sistema de informação que as entidades definam, o qual deverá armazenar a informação de cada contrato celebrado, o valor por veículo ou percurso, a classe de automotor, o número de assentos ofertados, a tarifa por dia, quilômetro de percurso e a indicação se se trata de serviço em cidades ou inclui trâmites de rodovia (COLOMBIA, 2015, não paginado, tradução nossa).

Ainda nesse escopo, a Resolução Mintransporte nº 5.786/2007 fixa as tarifas mínimas para o serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovias, justificando que isso permite ao modelo de liberdade de tarifas continuar funcionando com um transporte competitivo e de ampla concorrência (COLOMBIA, 2007c). Cabe lembrar, nesse sentido, que as taxas cobradas pelo RNET, do RUNT, incidem também sobre as empresas que atuam no transporte internacional de passageiros. Os serviços e valores cobrados estão listados na Tabela 15, apresentada na seção anterior.

Por fim, tendo em conta que cabe ao Mintransporte formular os critérios para a definição de tarifas em cada um dos modos de transporte, bem como elaborar os estudos de custos a serem utilizados como base na fixação de tarifas, cabe destacar a Resolução Mintransporte nº 4.350/1998, na qual é definida a metodologia determinada pelo Governo Nacional para a fixação das tarifas do transporte público municipal, distrital e/ou metropolitano de passageiros e/ou misto (COLOMBIA, 1998). No art. 2º da Resolução é definida a estrutura de custos à qual se subordinarão os cálculos, enquanto no art. 3º fica estabelecida a metodologia de cálculo para cada variável considerada na fixação de tarifas (COLOMBIA, 1998).

## 6.2.2. Pedágios

No que tange aos pedágios, vigora, no Brasil, o Vale-Pedágio obrigatório para o transporte rodoviário de carga, instituído pela Lei nº 10.209/2001 (BRASIL, 2001d). Essa obrigação, no entanto, diz respeito apenas ao transporte nacional, não incidindo sobre o transporte internacional, que é regido por acordos entre os países signatários do ATIT, de acordo com a Resolução ANTT nº 2.885/2008 (ANTT, [201-]e). Já no transporte de pessoas, os valores dos pedágios são repassados aos passageiros pelas permissionárias de acordo com fórmula estabelecida na Resolução ANTT nº 1.430/2006 (ANTT, 2006a, não paginado).

Na Colômbia, o sistema de pedágios é abordado de forma geral pela Lei nº 787/2002:

**Artigo 1º.** Modifica-se parcialmente o artigo 21 da Lei 105 de 30 de dezembro de 1993, o qual ficará assim:

**Artigo 21. *Taxas, tarifas e pedágios na infraestrutura de transporte a cargo da Nação.*** Para a construção e conservação da infraestrutura de transporte a cargo da Nação, esta contará com os recursos que se apropriem no Orçamento Nacional, e ademais cobrará aos usuários pelo uso das obras de infraestrutura de transporte, buscando garantir sua adequada manutenção, operação e desenvolvimento.

Para estes efeitos, a Nação estabelecerá pedágios, tarifas e taxas sobre o uso da infraestrutura nacional de transporte, e os recursos provenientes de sua cobrança se usarão exclusivamente para esse modo de transporte.

Todos os serviços que a Nação ou suas entidades descentralizadas prestem aos usuários acessoriamente à utilização da infraestrutura Nacional de Transporte, estarão sujeitos à cobrança de taxas ou tarifas.

Para a fixação e cobrança de taxas, tarifas e pedágios, se observarão os seguintes princípios:

a) A receita proveniente da utilização da infraestrutura de transporte deverá garantir sua adequada manutenção, operação e desenvolvimento;

b) Dever-se-á cobrar de todos os usuários, com exceção das motocicletas e bicicletas, máquinas extintoras de incêndios dos Corpos de Bombeiros Voluntários, Corpo de Bombeiros Oficiais, ambulâncias pertencentes à Cruz Vermelha, Defesa Civil, Hospitais Oficiais, Veículos das Forças Militares e da Polícia Nacional, veículos oficiais do Instituto Nacional Penitenciário e Carcerário, Inpec, veículos oficiais do Departamento Administrativo de Segurança (DAS) e das demais instituições que realizam funções de Polícia Judicial;

- c) O valor das taxas ou tarifas será determinado pela autoridade competente; sua cobrança estará a cargo das entidades públicas ou privadas responsáveis pela prestação do serviço;
- d) As taxas de pedágio serão diferenciadas, isto é, fixar-se-ão em proporção às distâncias percorridas, às características veiculares e seus respectivos custos de operação;
- e) Para a determinação do valor do pedágio e das taxas de valorização nas vias nacionais, se terá em conta um critério de equidade fiscal (COLOMBIA, 2002a, não paginado, tradução nossa).

Ainda nesse sentido, cabe destacar o papel do Invías, encarregado de, entre outras coisas, executar a política do Governo Nacional em relação à infraestrutura de sua competência e arrecadar os pedágios e demais cobranças sobre o uso dessa infraestrutura, conforme estabelece o art. 2º do Decreto nº 2.618/2013 (COLOMBIA, 2013a).

As normativas brasileiras e colombianas sobre pedágio específicas para o transporte de carga ou para o transporte de passageiros são abordadas nos itens a seguir.

### 6.2.2.1. Transporte de cargas

No que tange à cobrança de pedágios no transporte de cargas em nível nacional brasileiro, é necessário mencionar o Vale-Pedágio obrigatório. Cita-se a Lei nº 10.209/2001, que: “institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências” (BRASIL, 2001d, não paginado).

A lei define que o Vale-Pedágio é instituído para “[...] utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras [...]” (BRASIL, 2001d, não paginado), sendo responsabilidade do embarcador o pagamento do pedágio. O embarcador ainda se equipara ao contratante do serviço de transporte que não seja o proprietário da carga ou a empresa transportadora que subcontrata o serviço de transporte de transportadores autônomos.

Posteriormente, há a Resolução ANTT nº 2.885/2008, que: “Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.” (ANTT, 2008, não paginado). Entretanto, destaca-se que a aplicação do Vale-Pedágio obrigatório é de âmbito nacional, não incidindo sobre o transporte internacional rodoviário de cargas, deixando a questão a ser regida por acordos entre os países signatários do ATIT (ANTT, [201-]e).

Já a Resolução ANTT nº 4.898/2015, “dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança do pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios” (ANTT, 2015d, não paginado).

Art. 1º A condição de veículo vazio de que trata o art. 17º da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

- I – de avaliação visual;
- II – da documentação fiscal associada à viagem;

III – do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV – do peso bruto total do veículo (ANTT, 2015d, não paginado).

No caso da Colômbia, a cobrança dos pedágios se dá de acordo com a distância percorrida e a categoria de veículo. Para isso, a Resolução Mintransporte nº 228/2013 estabelece, no art. 2º, que as estações de pedágio no país são divididas em três categorias: estações tipo A (verde), com uma extensão de menos de 40 km; estações tipo B (azul), com uma extensão entre 40 km e 80 km; e estações tipo C (vermelho), com extensões maiores que 80 km (COLOMBIA, 2013c). Já em relação às categorias de veículos, fica decidido, no art. 3º, que a divisão se dá de acordo com a Tabela 16.

CATEGORIA	CARACTERÍSTICAS DO AUTOMÓVEL
<b>Categoria I</b>	Automóveis, jipes, caminhonetes e micro-ônibus com eixos de roda simples
<b>Categoria II</b>	Ônibus, vans, micro-ônibus com eixo traseiro de duas rodas e caminhões de dois eixos
<b>Categoria III</b>	Veículos de passageiros e de carga de três e quatro eixos
<b>Categoria IV</b>	Veículos de carga de cinco eixos
<b>Categoria V</b>	Veículos de carga de seis eixos

**Tabela 16 – Classificação veicular para cobrança de pedágios na Colômbia**

Fonte: Colômbia (2013c, não paginado, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Dito isso, cabe destacar que a Resolução Mintransporte nº 228/2013 define as taxas de pedágio a serem cobradas naquele ano conforme a Tabela 17, resolvendo, no art. 20, que nos anos seguintes as tarifas devem ser reajustadas em cima desses valores a partir de 16 de janeiro, tendo em conta a inflação decretada pelo DANE para o ano anterior.

TIPO DE ESTAÇÃO	CATEGORIAS VEICULARES				
	I	II	III	IV	V
<b>Tipo A (verde)</b>	COP 6.100	COP 6.800	COP 14.600	COP 18.400	COP 21.200
<b>Tipo B (azul)</b>	COP 6.500	COP 7.000	COP 14.900	COP 19.000	COP 21.500
<b>Tipo C (vermelho)</b>	COP 6.700	COP 7.200	COP 15.200	COP 19.300	COP 21.700

**Tabela 17 – Taxas de pedágio a serem cobradas em 2013 por categorias de estação e veículo**

Fonte: Colômbia (2013c, não paginado, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Para o ano de 2020, as taxas de pedágio no âmbito do Invías foram fixadas pela Circular Externa Invías nº 001/2020, a qual reajusta os valores cobrados conforme previsto pela Resolução Mintransporte nº 228/2013 (INVÍAS, 2020).

Por fim, no que diz respeito exclusivamente ao transporte de carga, a Resolução Mintransporte nº 228/2013 ainda estabelece que:

**ARTIGO 5.-** Os veículos de carga com mais de seis (6) eixos pagarão seis mil e oitocentos pesos (\$6.800.00) adicionais sobre a CATEGORIA V, por cada eixo adicional.

**ARTIGO 6.-** Os veículos de carga que levem reboques pagarão a soma de seis mil e seiscentos pesos (\$6.600.00) adicionais sobre a tarifa da categoria do veículo que realize a tração, por cada eixo que possua o reboque.

**ARTIGO 7.-** Os veículos que prestam o serviço de guindaste pagarão a tarifa correspondente à categoria do veículo; ademais, pagarão a tarifa de cinco mil pesos (\$5.000.00) por cada eixo do veículo rebocado que faça contato com o pavimento.

**ARTIGO 8.-** Os veículos articulados de carga destinados ao transporte de cana de açúcar que levem reboques pagarão a soma de cinco mil e duzentos pesos (\$5.200.00) adicionais sobre a tarifa da categoria do veículo que realize a tração, por cada eixo que possua dito reboque. (COLOMBIA, 2013c, não paginado, tradução nossa).

### 6.2.2.2. Transporte de passageiros

Quanto ao tema de pedágios para o transporte de passageiros, primeiramente, no âmbito brasileiro, é a Resolução ANTT nº 1.430/2006 que:

Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. (ANTT, 2006a, não paginado).

Os valores devem seguir o teto obtido pela Equação (1).

$$VA = \frac{TP}{LOT \times IAP} \quad (1)$$

Onde:

VA = valor a ser pago por passageiro

TP = valor total do pedágio a ser pago pela permissionária na seção percorrida pelo passageiro

LOT = lotação total do ônibus

IAP = índice de aproveitamento previsto na planilha tarifária

Esses valores serão repassados aos passageiros por meio do bilhete de passagem.

Para a Colômbia, não foram identificadas normativas que versem exclusivamente sobre o repasse dos pedágios aos passageiros. Pode-se citar, no entanto, a Resolução Mintransporte nº 4.350/1998, que estabelece a metodologia a ser utilizada como base na fixação das tarifas aos usuários dos serviços de transporte público municipal, distrital e/ou metropolitano e/ou misto no país, a qual determina, no art. 2º, que esses estudos deverão levar em conta custos variáveis, fixos e de capital, sendo que nos custos fixos estão incluídos gastos de administração e rodagem (COLOMBIA, 1998).

Assim, o art. 3º define, no item 5, subitem 5.2, que esses gastos deverão ser tomados em conta de acordo com a Equação (2).

$$$/km = \frac{\text{valor mensal}}{\text{quilômetros percorridos no mês}} \quad (2)$$

Onde:

\$/km =

Valor mensal =

Quilômetros percorridos no mês =

No modelo acima, o valor \$/mês resulta da multiplicação \$/km por quilômetros percorridos no mês. Por sua vez, o valor \$/passageiro é obtido pela divisão do valor mensal pelo número de passageiros mobilizados ao mês.

No contexto da análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências passíveis de harmonização, visto que fica a critério da normativa nacional de cada país decidir as diretrizes impostas aos temas.

A Tabela 18 apresenta as normativas identificadas e analisadas para o tema tarifas e pedágios.

ITEM	BRASIL	COLÔMBIA
<b>GERAL</b>	Lei nº 8.987/1995 Mensagem nº 181/1995	Decisão CAN nº 398/1997 Lei nº 336/1996 Lei nº 769/2002 Lei nº 1.005/2006 Lei nº 787/2002 Decreto nº 2.618/2013 Decisão CAN nº 837/2019
<b>TARIFAS RELATIVAS AO TRANSPORTE DE CARGAS</b>	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Lei nº 13.703/2018 Resolução ANTT nº 5.867/2020	Lei nº 1.005/2006 Resolução Mintransporte nº 4.558/2019 Contrato de Concessão Mintransporte nº 33/2007
<b>TARIFAS RELATIVAS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS</b>	Decreto nº 2.521/1998 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 5.369/2017 Deliberação ANTT nº 955/2019	Resolução Mintransporte nº 3.600/2001 Decreto nº 348/2015 Resolução Mintransporte nº 5.786/2007 Resolução Mintransporte nº 4.350/1998 Decisão CAN nº 399/1997
<b>PEDÁGIOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE CARGAS</b>	Lei nº 10.209/2001 Resolução ANTT nº 2.885/2008 Resolução ANTT nº 4.898/2015	Resolução Mintransporte nº 228/2013 Circular Externa Invías nº 001/2020
<b>PEDÁGIOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS</b>	Resolução ANTT nº 1.430/2006	-

**Tabela 18 – Itens analisados e lista de normas identificadas**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 6.3. SEGUROS

O tema Seguros é regulamentado pelo art. 13 do ATIT e, também, pelo Anexo III do Acordo (BRASIL, 1990). Primeiramente, o art. 13 impõe, dentro do território dos seus Estados-Membros, a obrigatoriedade da contratação de seguros pelas responsabilidades emergentes 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.

O Anexo III – Seguros regulamenta o art. 13, dispondo sobre as especificidades dos seguros obrigatórios. 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 prêmios de seguros e pagamentos referentes às indenizações por acidentes e outras despesas. A responsabilidade civil tem por finalidade indenizar o segurado por danos corporais ou materiais não intencionais causados a terceiros.

Para fins de representação ante às autoridades de controle de fronteira, os seguradores contratados concedem ao contratante um certificado de cobertura, seguindo o modelo proposto no mesmo anexo.

No art. 5º são definidos os valores mínimos das coberturas concedidas, acordados entre os países signatários:

- a) Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 20.000 por pessoa, US\$ 15.000 por danos materiais e US\$ 120.000 para acontecimento (catástrofe).
- b) Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 20.000 por pessoa e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe). Para a bagagem, US\$ 500 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe).
- c) Responsabilidade civil por danos à carga transportada: não inferior à responsabilidade civil legal do transportador rodoviário em viagem internacional (BRASIL, 1990, não paginado).

Segundo o art. 6º, os seguros de responsabilidade civil contratual, referente a passageiros, e extracontratual são válidos e aplicáveis quando as companhias seguradoras, no país de origem da empresa, tiverem acordos com seguradoras do país ao qual se destina o transporte. Para esse fim, o art. 7º determina a necessidade da promoção de acordos entre as seguradoras e as resseguradoras, com devida intervenção e regulamentação realizadas pelos organismos nacionais competentes.

Ademais, é imposta a obrigatoriedade da troca de informações referentes às normas vigentes e às normas a serem criadas, que dizem respeito ao tema Seguros do Acordo em questão.

O Mercado Comum do Sul (Mercosul), do qual o Brasil é Estado-Parte, também emite diretrizes elementares quanto ao tema. A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto (MERCOSUL, 1994a), o qual é um Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a infraestrutura institucional do Mercosul. O Protocolo definiu as bases gerais para a normalização da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito ocasionados dentro dos Estados-Partes, determinando que a legislação aplicável é a do estado em que o acidente houver ocorrido.

Cita-se também a Decisão Mercosul/CMC nº 1/1996, promulgada pelo Decreto nº 3.856/2001 no Brasil, a qual institui o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados-Partes do Mercosul, determinando que a responsabilidade civil será regida pelo direito interno do Estado-Parte, cujo território ocorreu o acidente (BRASIL, 2001c).

Pela normativa do Mercosul existem mais três resoluções basilares que regulamentam o assunto – a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994c); a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 (MERCOSUL, 1997a) e a Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014 (MERCOSUL, 2014), tratando, respectivamente, sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário; as Condições Gerais do Seguro de Responsabilidade Civil do operador de transporte multimodal no âmbito do Mercosul; e os Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. As normativas mencionadas são abordadas nas próximas seções deste tema.

Salienta-se que o ATIT somente regula o tema seguros para os países signatários do Acordo, assim como a regulação do Mercosul somente é aplicável aos países pertencentes ao bloco. Os demais acordos bilaterais firmados sobre transporte terrestre – entre Brasil e Guiana; e Brasil e Guiana Francesa, por exemplo – seguem regramentos próprios.

A República da Colômbia regula os seguros em seu território mediante a aplicação de normas internas e de tratados internacionais, tendo em vista principalmente a sua participação como membro fundador da CAN. Através da Decisão nº 290/1991, 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).

A Apólice Andina e seu Anexo devem ser emitidos por uma empresa de seguros habilitada em qualquer um dos Países-Membros da CAN, cobrindo a responsabilidade civil decorrente de acidentes com passageiros e terceiros não transportados, bem como os danos corporais à tripulação, quando envolvida em acidente com veículos habilitados ao transporte internacional rodoviário. Conforme o art. 5º, as seguradoras devem contar com um representante que, necessariamente, deve ser outra seguradora, em todos os outros países da CAN que forem cobertos pela apólice. Dessa forma, o art. 6º dispõe que as seguradoras devem manter convênios de assistência recíproca com as seguradoras dos outros países compreendidos nas apólices por elas emitidas. Salienta-se que esse documento é colocado como obrigatório (art. 9º) para a habilitação dos veículos que realizarão transporte internacional por rodovias (CAN, 1991).

A Apólice Andina é citada como obrigatória para o transporte internacional rodoviário também na Decisão da CAN nº 837/2019, que trata sobre o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovias (CAN, 2019b). Essa decisão determina, no art. 38, que, para obter a licença originária para esse tipo de transporte, é necessário apresentar uma carta de compromisso de contratação da Apólice Andina. Caso a tripulação disponha de outro tipo de seguro, este deve cobrir os mesmos riscos e pagar os mesmos valores ou mais do que os fixados pela Apólice Andina, ou a empresa de transporte deve contratar uma apólice adicional ao seguro dos tripulantes.

A Resolução da CAN nº 2.101/2019, que regulamenta a Decisão nº 837/2019, também reforça a necessidade e a obrigatoriedade da Apólice Andina no art. 7º, o qual estabelece que a apólice deverá estar vigente e registrada pela transportadora habilitada ao transporte internacional perante o órgão nacional competente do País-Membro de origem da empresa transportadora (CAN, 2019c).

A Decisão CAN nº 290/1991, que institui a Apólice, apresenta nos arts. 1º e 2º do anexo o objeto e os riscos a que se referem a apólice:

## 1. Objeto do seguro.

1.1 O presente contrato de seguro tem por objeto a indenização ou reembolso ao assegurado dos montantes pelos quais fora civilmente responsável, em sentença judicial executada ou em acordo expressamente autorizado pela empresa seguradora, para eventos que ocorreram durante a vigência do seguro e relacionados a:

1.1.1 Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros.

1.1.2 Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, com exceção da carga.

1.2 O presente seguro garantirá o pagamento dos custos judiciais e honorários do advogado para a defesa do assegurado e da vítima [...].

## 2. Risco coberto.

Se considera risco coberto a responsabilidade civil do assegurado (de acordo com o previsto na cláusula 1) proveniente de danos materiais ou pessoais causados pelo veículo transportador discriminado nesta apólice ou pela carga nele transportada, a passageiros, a terceiros não transportados, a coisas transportadas ou não, exceto os danos à carga transportada. (CAN, 1991, p. 5, tradução nossa).

Os valores que a Apólice deve cobrir estão dispostos no art. 5º do anexo, como exposto na sequência:

### 5.1.1 Para danos a terceiros não transportados:

- |    |                           |                            |
|----|---------------------------|----------------------------|
| a) | Morte e/ou danos pessoais | US\$ 10.000,00 por pessoa. |
| b) | Danos materiais           | US\$ 7.500,00 por bem.     |

5.1.1.1 No caso de várias reclamações relacionadas a um mesmo evento, a responsabilidade da entidade seguradora pela cobertura fornecida na seção 5.1.1 fica limitada a um total de US\$ 60.000,00.

### 5.1.2 Para danos a passageiros:

- |    |                           |                            |
|----|---------------------------|----------------------------|
| a) | Morte e/ou danos pessoais | US\$ 10.000,00 por pessoa. |
| b) | Danos materiais           | US\$ 250,00 por pessoa.    |

5.1.2.1 Na hipótese de várias reclamações relacionadas a um mesmo evento, a responsabilidade da entidade seguradora pela cobertura prevista na seção 5.1.2 fica limitada a:

- |    |                           |                 |
|----|---------------------------|-----------------|
| a) | Morte e/ou danos pessoais | US\$ 100.000,00 |
| b) | Danos materiais           | US\$ 5.000,00   |

(CAN, 1991, p. 7, tradução nossa).

Na segunda parte do anexo da mesma decisão, intitulada “Amparo de Acidentes Corporais para Tripulantes”, encontram-se mais definições de valores cobertos em caso de acidente, porém relacionados à tripulação do veículo de transporte:

1.1 Gastos médicos, cirúrgicos, farmacêuticos e hospitalares por lesões corporais: até US\$ 500,00 por pessoa.

1.2 Invalidez total e permanente como consequência do acidente, determinada até um ano após o ocorrido e certificada por um médico autorizado: US\$ 2.000,00 por pessoa.

1.3 Morte como consequência direta do acidente, ocorrida até um ano após o ocorrido: US\$ 3.000,00 por pessoa.

O valor pago pela invalidez total e permanente será deduzido do valor da indenização por morte.

As partes, de comum acordo, poderão acordar valores segurados superiores aos estabelecidos nesta cláusula. (CAN, 1991, p. 12, tradução nossa).

Ainda no âmbito da Comunidade Andina, a Decisão nº 331/1993 (modificada pela Decisão nº 393/1996) trata sobre o Registro de Operadores de Transporte Multimodal. No art. 31, consta que, para obter tal registro, é necessário apresentar para o organismo nacional competente, dentre outros documentos já abordados na seção 6.1.1 Autorizações, uma apólice de seguro que cubra o valor correspondente em caso de extravio, dano ou atraso da entrega de mercadorias derivadas de contrato de transporte multimodal (CAN, 1993).

No Brasil, a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) é a autarquia federal ligada ao Ministério da Fazenda e ao órgão responsável pelo controle e pela fiscalização dos mercados de seguro, capitalização, resseguros e previdência privada aberta no Brasil. Assim, os seguros previstos no ATIT e pelo Mercosul são regulamentados e internalizados na legislação brasileira pela SUSEP.

No que tange à obrigatoriedade de seguros, a Lei nº 6.197/1974 determina a criação do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), ou por sua carga, às pessoas transportadas ou não, alterada pelas leis nº 11.482/2007 e nº 11.945/2009 (BRASIL, 1974). No território colombiano também se observa a presença de um mecanismo de seguro obrigatório, similar ao DPVAT no Brasil, denominado Seguro Obrigatório para Acidentes de Trânsito (SOAT). Esses seguros são abordados com mais detalhes na subseção 6.3.2.

Também na Colômbia, o art. 994 do Código de Comércio, criado através do Decreto nº 410/1971, dispõe que, quando for exigido pelo governo, o transportador deverá contratar, por conta própria ou em nome dos passageiros ou do proprietário da carga, um seguro que cubra as pessoas e as coisas transportadas contra os riscos inerentes ao transporte (COLOMBIA, 1971).

Em relação à prestação de serviços de transporte ferroviário na Colômbia, o Decreto nº 3.110/1997 (COLOMBIA, 1997) determina, por meio do art. 10, que antes do início das operações de transporte as empresas devem apresentar uma apólice de seguro de responsabilidade civil contratual e extracontratual que ampare os seguintes riscos:

1. Morte, invalidez total e permanente, invalidez temporária e gastos médicos e hospitalares.
2. Dano ou perda das mercadorias, em conformidade com as normas aplicáveis ao contrato de transporte. (COLOMBIA, 1997, não paginado, tradução nossa).

O art. 4º do referido decreto, ademais, estabelece que o transporte ferroviário internacional deve cumprir os termos e as condições estabelecidos nos acordos ou tratados internacionais aplicáveis (COLOMBIA, 1997).

Nas subseções seguintes serão analisadas as especificidades dos seguros relativos a cargas e mercadorias e dos seguros relativos a passageiros e a terceiros.

### 6.3.1. Seguros relativos a cargas e mercadorias

O Brasil é signatário do “Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias”, adotado por Chile, Bolívia, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai. Acordo este internalizado pelo Decreto nº 1.866/1996 (BRASIL, 1996d).

O Acordo torna o remetente responsável, frente ao transportador, pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já fossem de conhecimento do transportador no momento em que ele se responsabilizou pelas mercadorias.

O transportador passa a ter responsabilidade pelas mercadorias desde o momento em que estas ficam em sua custódia até o momento de entrega ao consignatário, de acordo com as condições estabelecidas. Entende-se por momento de início da custódia quando o transportador recebe do remetente, de terceiro ou de autoridade, a mercadoria. Define-se, também, que o transportador não é responsável por perdas, danos ou atrasos nos seguintes casos:

#### Art. 17

O transportador não será responsável pelas perdas ou avarias ou demora na entrega das mercadorias quando estas sejam devidas aos riscos especiais inerentes a uma ou mais das seguintes circunstâncias:

- a) ato ou omissão imputável ao reclamante;
- b) vício próprio das mercadorias;
- c) ações de guerra, comoção civil ou atos de terrorismo;
- d) greves, greves patronais (*lock-outs*), interrupção ou suspensão parcial ou total do trabalho, fora de controle do transportador;
- e) caso fortuito ou de força maior;
- f) defeito ou insuficiência de embalagem que não seja evidente;
- g) circunstâncias que tornem necessário descarregar, destruir, ou tornar inofensivas, em qualquer momento ou lugar, as mercadorias cuja periculosidade não fora declarada como tal pelo remetente quando o transportador as tomou a seu cargo;
- h) transporte de animais vivos, desde que o transportador prove que cumpriu com todas as instruções específicas dadas pelo remetente;
- i) perdas normais devidas ao manuseio ou características próprias das mercadorias, previamente acordada entre as partes ou estabelecidas pelas normas jurídicas correspondentes; e
- j) insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos rótulos. (ALADI, 1995b, não paginado, tradução nossa).

Fica definido pelo art. 18 do Acordo que as indenizações pela perda total ou parcial não devem ser maiores do que US\$ 3,00 dos Estados Unidos da América (EUA) por quilograma de peso bruto transportado, sendo cobrado o valor de dada mercadoria no lugar e no tempo em que o transportador se fez responsável pela carga. Todavia, destaca-se que esse valor máximo de

indenização não se aplica à Argentina e aos demais países não signatários desse acordo específico. Ademais, o art. 18 dispõe sobre a Carta de Porte (Conhecimento de Transporte), documento obrigatório para a realização do serviço de transporte.

O Mercosul, no quesito de seguros relativos a cargas, apresenta a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 (MERCOSUL, 1997a), que aprova as condições gerais do “Seguro de Responsabilidade Civil de Operador de Transporte Multimodal (OTM) – Danos à Carga”, internalizada na forma da Circular SUSEP nº 40/1998. Posteriormente, a Circular SUSEP nº 421/2011 (SUSEP, 2011a) definiu as novas “Condições Contratuais padronizadas do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C)”, cobrindo durante o percurso terrestre (rodoviário ou ferroviário) danos por:

2.1. Estão cobertos as perdas e/ou os danos ocasionados aos bens e mercadorias descritos no Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, enquanto estiverem sob a guarda ou responsabilidade do Segurado, e sejam causados diretamente:

2.1.1. Durante o percurso terrestre (rodoviário e/ou ferroviário):

a) por colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento e/ou descarrilamento do veículo transportador;

b) por incêndio ou explosão no veículo transportador; [...]

2.1.4. Durante transbordo ou baldeação, por acidentes decorrentes das operações de carga e descarga, quando estas forem efetuadas pelo Segurado e/ou seus subcontratados;

2.1.5. Durante a armazenagem, por incêndio ou explosão durante a permanência dos bens e/ou mercadorias nos depósitos, armazéns ou pátios usados pelo Segurado para unitização/consolidação, desunitização/desconsolidação, e/ou trânsito da carga objeto do transporte multimodal, nas localidades de início, pernoite, baldeação e destino final, pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias corridos, por depósito, armazém ou pátio, contados a partir da respectiva data da entrada. (SUSEP, 2011b, não paginado).

A Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 estabelece ainda um regime específico para mudanças de móveis e utensílios domésticos; animais vivos; objetos de artes, antiguidades e coleções; e contêineres e veículos trafegando por meios próprios (MERCOSUL, 1997a).

No Brasil, existem dois seguros obrigatórios para cargas: o Seguro de Transporte Nacional e o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C).

O Seguro de Transporte Nacional é obrigatório, segundo a Resolução CNSP nº 17/1968 (SUSEP, 1968); regulamentado pelo capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que normaliza os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto nº 73/1966 e dá outras providências (BRASIL, 1967). Este é um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa sob a carga, perdas e danos rodoviários ou ferroviários resultantes de colisão; tombamento; capotagem; abalroamento; incêndios; explosões; roubos; extravios; desaparecimentos; entre outros. O Decreto nº 61.867/1967 regulamenta diversos tipos de seguros, entretanto, como é datado ao ano de 1967, suas disposições sobre as coberturas dos valores dos seguros encontram-se em cruzeiros novos, moeda fora de circulação desde maio de 1970 (BRASIL, 1967).

O RCTR-C é também um seguro obrigatório, porém contratado pelo transportador. É firmado pela Resolução CNSP nº 219/2010. Dispondo que:

## TÍTULO I

## CONDIÇÕES GERAIS PARA O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO – CARGA

## CAPÍTULO I

## OBJETO DO SEGURO E RISCOS COBERTOS

Art. 1º O presente seguro garante ao Segurado, até o valor da Importância Segurada, o pagamento das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição de lei, for ele responsável, em virtude de danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte, por rodovia, no território nacional, contra conhecimento de transporte rodoviário de carga, ou ainda outro documento hábil, desde que aqueles danos materiais ocorram durante o transporte e SEJAM CAUSADOS DIRETAMENTE POR:

- I - colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento do veículo transportador;
- II - incêndio ou explosão no veículo transportador. (SUSEP, 2010, não paginado).

O Limite Máximo de Garantia assumido pela seguradora será fixado na Apólice em comum acordo com o segurado, devendo, nas operações que ultrapassem o valor determinado, avisar a seguradora com três dias de antecedência, cabendo à aceitação da seguradora. A extensão da cobertura se dá a partir do momento em que a carga se encontra em posse do transportador até a entrega ao destinatário.

Existem ainda diversos outros seguros facultativos, como o de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga (RCF-DC).

Além disso, existem seguros obrigatórios específicos para países não signatários do ATIT, formalizados a partir da assinatura de acordos bilaterais. Como exemplo, é possível citar o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, internalizado pela Resolução CNSP nº 341/2016 (SUSEP, 2016), e o seguro de transporte internacional de carga e passageiros entre o Brasil e a Guiana, internalizado pela Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGCOM (SUSEP, 2019).

É possível observar que a normativa brasileira trata dos Seguros relativos a cargas e mercadorias de maneira extensiva.

Como exposto anteriormente, a Comunidade Andina exige, por meio da Decisão da CAN nº 837/2019, que trata sobre o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovias, a apresentação de uma carta de compromisso de contratação da Apólice Andina para que seja expedida a licença originária para esse tipo de transporte (CAN, 2019b).

No contexto doméstico colombiano, o Código de Comércio constitui a principal fonte normativa sobre esse assunto. De forma semelhante ao “Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias”, do qual o Brasil é signatário, o art. 1.013 do Código de Comércio estipula que o remetente da carga deve entregar as mercadorias ao transportador devidamente embaladas e rotuladas, de acordo com as exigências de sua natureza, sob pena de ter que indenizar o transportador por danos que ocorram durante o transporte por deficiência de embalagem ou informações. O transportador, por sua vez, será responsável pelos danos ocasionados por manejo inadequado da carga ou quando ocorrerem prejuízos tendo ciência de deficiências na

embalagem. O art. 1.030 estabelece o espaço de tempo de responsabilidade do transportador pela carga, sua avaria ou atraso, a qual se inicia no momento em que a recebe até a entrega ao destinatário, no local acordado (COLOMBIA, 1971).

O art. 994 estabelece a exigência de contratar seguro por parte do transportador, seja por conta própria ou em nome do passageiro ou proprietário da carga, com cobertura às pessoas e às mercadorias transportadas contra os riscos inerentes ao transporte (COLOMBIA, 1971).

Na Seção III do Livro Quarto do Código, intitulada “Seguro de Transporte” (arts. 1.117 a 1.126, com modificações do Decreto nº 1 de 1990), são apontadas as informações que um certificado de seguro de transporte de cargas e mercadorias deve conter (art. 1.117): i) a maneira como o transporte foi ou será realizado; ii) a designação do ponto em que as mercadorias foram ou deverão ser recebidas e o local de entrega, ou seja, a rota assegurada; e iii) as características específicas dos bens assegurados, com a informação do número de pacotes (COLOMBIA, 1971).

No art. 1.120 do referido código, consta que o seguro de transporte incluirá todos os riscos inerentes ao transporte, exceto aqueles expressamente excluídos do contrato e os danos causados pela simples passagem do tempo. O art. 1.121 estipula que a seguradora será responsável pelos danos causados por culpa ou intenção dos responsáveis pelo recebimento, pelo transporte ou pela entrega dos bens assegurados, sem prejuízo da sub-rogação a que tem direito. Conforme o art. 1.122, o valor segurado poderá incluir, além dos custos dos bens assegurados, no local de destino, também a perda de rendimentos, se assim for acordado. O valor da indenização por danos pagos pela seguradora terá o limite máximo do valor declarado pelo remetente ou de acordo com o disposto no art. 1.031 do mesmo código (COLOMBIA, 1971).

O disposto no art. 994 do Código de Comércio, sobre a obrigatoriedade de possuir seguro para transporte, também é citado no Decreto nº 173 de 2001, que, no art. 7º, dispõe:

[...] as empresas de transporte público terrestre automotor de carga deverão contratar um seguro, por conta própria ou em nome do proprietário da carga, que cubra todos os riscos inerentes ao transporte, através de uma companhia de seguros autorizada a operar na Colômbia.

Uma vez que o Governo Nacional, mediante Decreto regulamentar, fizer os requisitos, as condições, os amparos e os valores dos seguros, estes serão obrigatórios para a habilitação e prestação do serviço. (COLOMBIA, 2001, p. 4, tradução nossa).

Dessa forma, observa-se que as normativas que regem o tema de seguros de cargas tanto no Brasil como na Colômbia preveem a obrigatoriedade de as empresas transportadoras de cargas portarem um documento de seguro para a carga e para pessoas transportadas. A legislação colombiana, no entanto, não especifica os riscos de transporte cobertos com o mesmo detalhamento que as normas do Mercosul e do Brasil.

### 6.3.2. Seguros relativos a pessoas e a terceiros

Em relação aos seguros com cobertura aplicável a passageiros e a terceiros envolvidos em acidentes de circulação de veículos de transporte de cargas e passageiros, menciona-se o Seguro Carta Azul, resultante do ATIT. O seguro reembolsa o segurado pelos montantes sob os quais é civilmente responsável, por sentença judicial ou acordo com a seguradora, e incidentes

de eventos ocorridos com veículo indicado que causem as seguintes consequências ao segurado, aos terceiros transportados ou aos não transportados:

- 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. Custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima.

Sob a análise dos blocos econômicos, a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 aprova as condições para o “Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio – particular ou de aluguel) não matriculado no país de ingresso em viagem internacional” e para os “Danos causados a pessoas ou objetos não transportados”, e aprova o “Certificado de Apólice Única” referente a esse seguro (MERCOSUL, 1994c). O objetivo desse seguro é indenizar a terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes por quais sejam civilmente responsáveis. Cobre apenas veículos de passeio não licenciados no país de ingresso, objetos transportados em dado veículo e reboques acoplados ao veículo segurado, desde que autorizada e regulamentada sua utilização por autoridades competentes. Os montantes máximos segurados são de:

- a. Morte, despesas médico-hospitalares e/ou danos pessoais: US\$ 40.000 por pessoa
- b. Danos materiais: US\$ 20.000 por terceiros (MERCOSUL, 1994c, não paginado).

Os honorários e as despesas da defesa do segurado não entram nos itens acima, devendo estes custos se limitarem a 50% do valor da indenização paga ao segurado. Em casos de várias reclamações relacionadas ao mesmo evento, o limite da responsabilidade da sociedade seguradora é de US\$ 200.000 no item (a) e de US\$ 40.000 no item (b).

São definidos também riscos cobertos; o âmbito geográfico; riscos não cobertos; pagamento de prêmio; prejuízos não indenizáveis; obrigações do segurado; contribuição proporcional; liquidação de sinistros; perda de direitos; vigência e cancelamento do contrato; sub-rogação de direitos; prescrição; e sobre o tribunal competente.

Esta resolução dá origem à Circular SUSEP nº 10/1995 (SUSEP, 1995b), que regulamenta o documento no ordenamento jurídico brasileiro, instituindo o chamado Seguro Carta Verde, ou seja, o “Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio particular ou de aluguel) não Matriculados no País de Ingresso em Viagem Internacional – Danos Causados a Pessoas ou Objetos não Transportados”, sendo este um documento obrigatório, como instituído pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 238/2007 (CONTRAN, 2007d).

Por necessidade de atualizar os valores dos seguros da Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994c), uma vez que os valores já não estavam nos critérios estabelecidos pelo ATIT, ficando consideravelmente abaixo das quantias fixadas, o Mercosul instituiu a Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014 sobre “Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, que considera as determinações do ATIT ao estabelecer os seguintes valores mínimos:

Art. 1º - Estabelecer os seguintes valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 50.000,00 por pessoa, US\$ 30.000,00 por danos materiais e US\$ 200.000,00 por acontecimento (catástrofe).
- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 50.000,00 por pessoa e US\$ 240.000,00 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem, US\$1.000,00 por pessoa e US\$ 10.000,00 por acontecimento (catástrofe) (MERCOSUL, 2014, não paginado).

No contexto doméstico do Brasil, de acordo com a Lei nº 6.197/1974 (BRASIL, 1974), que determina a criação do seguro DPVAT – de caráter obrigatório –, a seguradora é responsável pelo pagamento de indenizações por mortes; invalidez permanente; e despesas de assistência médica e suplementares. O referido seguro não cobre danos materiais (roubo, colisão ou incêndio de veículos); acidentes ocorridos fora do território nacional; multas e fianças ao condutor ou proprietário do veículo, bem como qualquer despesa decorrente de ações ou processos criminais, e danos pessoais por radiações ionizantes ou contaminações por radioatividade de qualquer combustível nuclear ou de qualquer resíduo de combustão de matéria nuclear.

O art. 3º dispõe que:

Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada: (Redação dada pela Lei nº 11.945, de 2009).

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte; (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas. (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007) (BRASIL, 2009b, não paginado).

O tema de Seguros de transporte no país é regulado também pelas seguintes normativas: Circular SUSEP nº 8/1989; Circular SUSEP nº 76/1999; Circular SUSEP nº 171/2001; Circular SUSEP nº 471/2013; Circular SUSEP nº 488/2014; e ainda a Resolução da ANTT nº 19/2002.

A Circular SUSEP nº 8/1989 aprova as condições gerais para o “Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) – danos causados a pessoas ou coisas transportadas ou não, à exceção da carga transportada”, também denominado Seguro Carta Azul, aplicável aos países do ATIT no âmbito internacional e executado pelas seguradoras conveniadas em tais países. Esse seguro indeniza ou reembolsa ao segurado as quantias pelas quais ele é civilmente responsável, relativas a:

- a. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros
- b. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, à exceção da carga (SUSEP, 1989).

O RCTR-VI cobre ainda o pagamento de custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima, porém não abrange a própria carga do veículo. Essa circular foi alterada pela Circular SUSEP nº 471/2013, que redefine as importâncias seguradas, os limites máximos de responsabilidade e apresenta-se como:

5.1 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Bolívia, no Chile, no Paraguai, ou no Peru:

5.1.1 - Para danos a terceiros não transportados:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.
- b) Danos materiais: US\$ 15.000,00 por bem.

5.1.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.1 fica limitada a US\$ 120.000,00.

5.1.2 - Para danos a passageiros:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.
- b) Danos materiais: US\$ 500,00 por pessoa.

5.1.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.2 fica limitada a:

- a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 200.000,00.
- b) Danos materiais: US\$ 10.000,00.

5.2 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Argentina, no Brasil ou no Uruguai, a partir de 1º de julho de 2013:

5.2.1 - Para danos a terceiros não transportados:

- c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.
- d) Danos materiais: US\$ 30.000,00 por bem.

5.2.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.1 fica limitada a US\$ 200.000,00.

5.2.2 - Para danos a passageiros:

- c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.
- d) Danos materiais: US\$ 1.000,00 por pessoa.

5.2.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.2 fica limitada a:

- c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 240.000,00.
- d) Danos materiais: US\$ 10.000,00.

5.3 - Não obstante a fixação dos valores previstos nos itens 5.1 e 5.2 desta cláusula, poderão ser acordados, entre Segurado e Sociedade Seguradora, limites de importâncias seguradas mais elevados, mediante cláusula particular a ser incluída na presente apólice, os quais passarão a constituir os limites máximos de responsabilidade assumidos pela Sociedade Seguradora por veículo e evento. (SUSEP, 2013, não paginado).

A Circular SUSEP nº 8/1989 também foi alterada pela Circular SUSEP nº 76/1999. A primeira alteração diz respeito à adição do item 11.2, sobre a vigência e o cancelamento do contrato:

11.2 - Fica entendido e concordado que, nos casos em que a vigência do seguro tenha expirado depois do ingresso de veículo coberto pelo presente certificado em país estrangeiro, a Seguradora responderá pelos prejuízos provocados pelo segurado em dito país, observadas as condições contratuais vigentes no momento do ingresso no país estrangeiro, tendo direito de regresso contra o segurado, até o total indenizado pela Seguradora. (SUSEP, 1989, não paginado).

No âmbito do RCTR-VI, também é essencial citar a Circular SUSEP nº 171/2001 (SUSEP, 2001), que operacionaliza o RCTR-VI. Posteriormente, foi alterada pela Circular SUSEP nº 488/2014 (SUSEP, 2014), a qual modifica a redação do art. 2º; revoga o art. 4º e, por fim, define novo anexo, no qual constam os modelos de “Certificado de Apólice Única de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, com os mesmos valores da Circular SUSEP nº 471/2013 (SUSEP, 2013).

Há ainda a Resolução ANTT nº 19/2002. O Título III da Resolução dispõe sobre a contratação de seguro de responsabilidade civil pelas empresas permissionárias e autorizatárias de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. Ressalta-se que sua aplicação é de âmbito nacional.

Art. 2º

Para fins deste Título, considera-se Seguro de Responsabilidade Civil o contrato que prevê a cobertura para garantir a liquidação de danos causados aos passageiros, em virtude de acidente quando da realização da viagem em veículos que operam os serviços de transporte mencionados no art. 1º, obrigatoriamente discriminados nas respectivas apólices (Redação do caput dada pela Resolução ANTT nº 4.282 de 17/03/2014). (ANTT, 2002, p. 107).

Ademais, a resolução determina que o usuário, quando na posse do seu bilhete de passagem, passe ou cortesia, além do Seguro DPVAT, deverá estar garantido por seguro de responsabilidade civil, como definido no art. 4º do Título III. Neste art. é dado que o seguro de responsabilidade civil será de R\$ 1.200.772,67 por veículo e por evento, destinado aos danos causados aos passageiros do veículo sinistrado ou aos seus dependentes. Constam no Título IV da resolução os procedimentos para a comunicação e o registro de acidentes e assaltos envolvendo veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (ANTT, 2002).

Por fim, o art. 7º do Título III determina que os capitais de garantia especificados na norma, assim como os prêmios de seguros, serão atualizados na mesma data e pelo mesmo percentual de reajuste aplicados aos coeficientes tarifários do serviço de transporte rodoviário

interestadual e internacional de passageiros. Posteriormente, esta Resolução teve o Título V, que tratava sobre infrações, revogado pela Resolução ANTT nº 579/2004.

Na Tabela 19 e na Tabela 20 especificam-se os valores cobertos pelos seguros nos âmbitos do ATIT, Mercosul e Brasil, em dólares americanos, para fins de comparação.

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
<b>ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)</b>	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
<b>ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)</b>	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
<b>MERCOSUL</b>	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
<b>BRASIL (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)</b>	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
<b>BRASIL (PARA ARGENTINA E URUGUAI)</b>	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
<b>GUIANA<sup>8</sup></b>	US\$ 7.500,00	US\$ 6.000,00	US\$ 45.000,00 para danos pessoais
<b>GUIANA FRANCESA<sup>9</sup></b>	US\$ 111.814,30	US\$ 111.814,30	Não consta
<b>CAN (APÓLICE ANDINA)</b>	US\$ 10.000,00	US\$ 7.500,00 por bem	US\$ 60.000,00

**Tabela 19 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
<b>ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)</b>	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
<b>ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)</b>	US\$ 50.000,00	US\$ 50.000,00	US\$ 240.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
<b>MERCOSUL</b>	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
<b>BRASIL (PARA BOLÍVIA E PARAGUAI)</b>	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
<b>GUIANA<sup>10</sup></b>	US\$ 7.500,00	US\$ 500,00	US\$ 75.000,00 para morte/danos pessoais,

<sup>8</sup> Valores estabelecidos no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana, de 7 de fevereiro de 2003, promulgado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005.

<sup>9</sup> Valores em reais estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

<sup>10</sup> Valores estabelecidos no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre Brasil e Guiana, de 7 de fevereiro de 2003, promulgado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005.

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
			para danos materiais não consta
<b>GUIANA FRANCESA</b> <sup>11</sup>	US\$ 223.628,60	US\$ 223.628,60	Não consta
<b>CAN (APÓLICE ANDINA)</b>	US\$ 10.000,00	US\$ 250,00	US\$ 100.000,00 para morte ou danos pessoais US\$ 5.000,00 para danos materiais

**Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a passageiros**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Resolução CAN nº 719/2003 (CAN, 2003) estabelece a regulamentação e implementação da Decisão CAN nº 398/1997, que versa sobre Transporte Internacional de Passageiros por Rodovias. Essa normativa dita que para a realização do traslado, o transportador deve portar uma “carta compromisso de contratação” (CAN, 1997a, p. 12, tradução nossa) de um seguro que cumpra os requisitos da Apólice Andina e seu anexo; e qualquer seguro que tenha uma cobertura igual ou superior à prevista na apólice será aceito pelas autoridades. Tal documento deve ser apresentado em duas vias, incluindo os detalhes do transporte em questão. O documento deve ser outorgado pelas instâncias oficiais diplomáticas ou consulares se for utilizado fora do território nacional, ou certificado por uma companhia de seguros correspondente do país onde atuará. Além desse documento, é necessário o porte da licença originária de prestação de serviços e da licença complementar de prestação de serviços, como já exposto no item 6.1.1.1.

Na Colômbia, o órgão federal responsável pela fiscalização, regulamentação e supervisão da atividade seguradora é a Superintendencia Financiera de Colombia, uma entidade de caráter técnico-administrativo associada ao Ministerio de Hacienda y Crédito Público, através da qual o Presidente da República exerce inspeção, vigilância e controle sobre as atividades financeiras e seguradoras no país (COLOMBIA, 2019b).

A Lei nº 33 de 1986, dentre outras deliberações, adicionou o capítulo de “Seguros e Responsabilidade” ao *Código Nacional de Trânsito*, em que torna obrigatório o seguro a pessoas por danos causados em acidentes de trânsito (COLOMBIA, 1986).

Posteriormente, a Lei nº 769 de 2002, que atualizou o código de trânsito colombiano, no art. 42 intitulou o seguro obrigatório de SOAT, além de dispor sobre as sanções ao seu descumprimento. O condutor que for parado por uma autoridade e não estiver portando o documento do SOAT será multado no valor de 30 *salarios mínimos legales diarios vigentes* (SMLDV) (COLOMBIA, 2002b). Além disso, deverá arcar com os custos de reboque do veículo, guincho e estacionamento. Em casos de acidentes em que um ou mais veículos não portarem o SOAT, o art. 9º do Decreto nº 56 de 2015 determina que as despesas serão cobertas pela subconta ECAT do Fusyga, em um valor máximo de 800 SMLDV (COLOMBIA, 2015a).

O SOAT deve ser pago anualmente pelos proprietários de qualquer veículo automotor que circule no país. O valor do seguro depende do tipo do veículo, e as tarifas máximas permitidas são atualizadas todo ano pela Superintendencia Financiera de Colombia.

<sup>11</sup> Valores em reais estabelecidos pela Resolução CNSP nº 341/2016 convertidos em dólares com base na cotação dessa moeda em 28 de fevereiro de 2020.

Nesse sentido, diferentemente do DPVAT, o SOAT é obrigatório para todos os veículos que circulem na Colômbia, incluindo os estrangeiros.

Os eventos que o SOAT cobre são semelhantes aos do DPVAT: despesas médicas, cirúrgicas, farmacêuticas e hospitalares (até 800 SMLDV); invalidez permanente (até 180 SMLDV); morte e gastos funerários (até 750 SMLDV) e gastos com transporte e mobilização das vítimas (até 10 SMLDV) (MAPFRE, [201-]). Estão cobertos pelo seguro o condutor do veículo, os passageiros (tanto de veículo particular como de veículo utilizado comercialmente para o transporte de passageiros) e os pedestres (SFC, 2019).

O Decreto nº 56/2015 é um dos principais instrumentos legais que regulamentam as diretrizes do SOAT na Colômbia. No art. 7º estão descritos os serviços de saúde cobertos e as especificações que o seguro cobre em caso de acidentes de trânsito, ao passo que no art. 9º são definidos os valores de cobertura a serem pagos pelas seguradoras e/ou pelas outras fontes que financiam o SOAT (COLOMBIA, 2015a).

O Código de Comércio da Colômbia também conta com disposições legais sobre a utilização de seguros para transporte terrestre. O art. nº 1.003, no capítulo II “Transporte de Pessoas”, estabelece que o transportador é responsável por todos os danos que ocorram ao passageiro a partir do momento em que se encarrega dele (COLOMBIA, 1971).

A Tabela 21 apresenta as normativas analisadas sobre o tema seguros.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL	CAN	COLÔMBIA
<b>SEGUROS RELATIVOS A CARGAS E MERCADORIAS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 62/1997	Decreto nº 61.867/1967		
		Decreto nº 1.866/1996		
		Circular SUSEP nº 40/1998		
		Circular SUSEP nº 421/2011		
		Circular SUSEP nº 216/2012	Decisão nº 290/1991	Decreto nº 410/1971
		Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGC OM	Decisão da CAN nº 837/2019	Decreto nº 3.110 de 1997
		Resolução CNSP nº 17/1968	Resolução da CAN nº 2.101/2019	Decreto nº 173 de 2001
		Resolução CNSP nº 219/2010	Decisão nº 331/1993	
		Resolução CNSP nº 341/2016		
		<b>SEGUROS RELATIVOS A PESSOAS E A TERCEIROS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014	Resolução Contran nº 238/2007
Circular SUSEP nº 8/1989	Decisão nº 290/1991			Lei nº 33 de 1986
Circular SUSEP nº 10/1995	Resolução CAN nº 719/2003			Lei nº 769 de 2002
Circular SUSEP nº 76/1999				Decreto nº 56 de 2015
Circular SUSEP nº 171/2001	Decisão CAN nº 398/1997			Decreto nº 410/1971
Circular SUSEP nº 471/2013				
Circular SUSEP nº 488/2014				
Resolução ANTT nº 19/2002				

**Tabela 21 – Itens analisados e lista de normas identificadas**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

## 6.4. PRODUTOS PERIGOSOS

Uma vez que a atividade de transporte de produtos perigosos pode resultar em acidentes envolvendo riscos para a saúde de pessoas, para segurança pública e para o meio ambiente, é necessário que esta disponha de uma regulamentação capaz de amenizar os riscos envolvidos.

No entanto, o Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional (ATIT) é sucinto e não especifica quais as regras a serem obedecidas pelos países signatários no que diz respeito ao transporte de produtos perigosos. Em seu art. 8º estipula que:

Artigo 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, 1990a, p. 15).

No contexto internacional, a regulamentação para o transporte de produtos perigosos tem como principal referência o *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*, conhecido como *Livro Laranja*, publicado pela Organização das Nações Unidas (ONU, c2019) com atualizações periódicas bienais desde 1976.

O *Livro Laranja* compila o trabalho da Comissão de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC) por meio de recomendações relativas ao transporte de bens perigosos em todos os modais de transporte, objetivando a segurança do comércio mundial. O documento divide os produtos perigosos em classes: explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e substâncias infectantes; material radioativo; substâncias corrosivas; e substâncias ou artigos perigosos diversos com suas respectivas subclasses. A publicação também dispõe sobre número de identificação, rótulos e etiquetas.

Destaca-se, ainda em contexto internacional, a Convenção da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção versa sobre o manuseio, transporte, descarte, procedimentos de segurança e outros assuntos relativos aos movimentos transfronteiriços de produtos perigosos, e garante a qualquer país signatário o direito de controlar, em seu território, o fluxo de resíduos categorizados como perigosos, de acordo com suas normativas nacionais. No Brasil, a Convenção foi ratificada pelo Decreto nº 875/1993, ao passo que, na Colômbia, ela foi ratificada em 1996, por meio da Lei nº 253/1996 (COLOMBIA, 1996b).

Com relação ao Mercado Comum do Sul (Mercosul), o tema é abordado de maneira ampla e serve de guia para seus Países-Membros. As principais normas que regem o tema no Mercosul são: a Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 e a Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000; e ambas se baseiam no *Livro Laranja* da ONU.

A Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 (MERCOSUR, 1994a), atualizada pela Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007 (MERCOSUR, 2007), aprova o *Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul*. Neste são dispostas regras gerais relativas ao tema, exigindo que os produtos perigosos sejam colocados em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações da ONU para o transporte de produtos perigosos. Esses produtos devem estar marcados e identificados em conformidade com as práticas nacionais que estabeleçam tais requisitos.

Além disso, é imposto o uso de veículos cujas características técnicas e o estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente aos produtos transportados, assim como a sinalização necessária, que deverá conter os rótulos de risco e os painéis de segurança identificadores dos produtos e dos riscos associados a cada tipo de carga. Todo o pessoal envolvido com transporte e manuseio de produtos perigosos deverá receber

treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado. O Acordo expõe, também, as normas sobre as operações de acondicionamento da carga, transbordo, limpeza e descontaminação (BRASIL, 1996b).

O Acordo proíbe o transporte de produtos para uso humano ou animal em tanques de carga destinados ao transporte de produtos perigosos sem a prévia e completa descontaminação, de acordo com os padrões de segurança estipulados por cada Estado-Parte. Para o transporte de produtos perigosos, deverá ser programado o itinerário do veículo, de forma a evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção a mananciais, reservatórios de águas e de grande afluxo de pessoas e veículos, nos horários de maior intensidade de tráfego (BRASIL, 1996b).

O capítulo IV trata dos procedimentos em caso de emergência. O condutor do veículo deverá comunicar a ocorrência à autoridade de trânsito, ou outra autoridade pública mais próxima, pelo meio disponível mais rápido, detalhando a ocorrência, o local, as classes e quantidades dos materiais transportados. O fabricante, o transportador, o expedidor e o destinatário do produto perigoso darão o apoio e prestarão os esclarecimentos que lhes forem solicitados pelas autoridades públicas.

O capítulo V trata dos deveres, obrigações e reponsabilidades dos envolvidos no transporte de produtos perigosos. É de responsabilidade dos fabricantes de veículos, de equipamentos e de produtos a qualidade e a adequação destes aos fins a que se destinam. Os fabricantes deverão, também, fornecer ao expedidor as especificações relativas à adequação do acondicionamento do produto, aos cuidados a serem tomados no transporte e manuseio do produto, à limpeza e descontaminação de veículos e equipamentos, bem como fornecer apoio e informações complementares quando solicitadas (BRASIL, 1996b).

O contratante deverá exigir do transportador o uso de veículo e equipamento em boas condições operacionais e adequadas ao uso a que se destinam. Cabe também ao contratante fornecer os documentos exigíveis, entregando-os ao transportador juntamente com os produtos devidamente acondicionados e etiquetados. O contratante tem o dever de não aceitar o uso de veículos e equipamentos quando houver evidências claras de sua inadequação ou mau estado de conservação. Por parte do transportador é exigida a adequada manutenção e utilização dos veículos e equipamento; realização de vistoria destes na periodicidade regulamentar; e garantia de transporte seguro, como estipulado no art. 79 (BRASIL, 1996b).

Pela Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994 (MERCOSUR, 1994b), foi incluído o art. 11 ao Acordo, prevendo o estabelecimento de Comissões de Especialistas, as quais se reunirão em intervalos não superiores a dois anos e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como coordenador.

A Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000 (MERCOSUR, 2000) aprovou as *Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul*. Essa resolução objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul (Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994).

É exigida a fiscalização do transporte, que inclui documentação (declaração de carga; instruções escritas ou ficha de emergência; certificados de capacitação; documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito; documento

original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem); identificação das unidades de transporte, verificando os elementos indicativos de risco; painel de segurança; rótulos de risco; e condições do veículo.

Além das normas citadas anteriormente, há a Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998 (MERCOSUL, 1998) e a Decisão Mercosul/CMC nº 19/2009 (MERCOSUL, 2009). A primeira dispõe sobre o procedimento uniforme de controle do transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do bloco. A segunda, por sua vez, estabelece o Regime de Infrações e Sanções do Acordo sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul, analisada na seção 6.6.3 “**Infrações na operação de transporte de produtos perigosos**”.

Vale ressaltar que, desde meados de 2018, uma comissão especial *ad hoc* composta por especialistas vem tratando sobre a implementação do Acordo para Facilitação de Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul. Ficou acordado, após reuniões do SGT nº 5 Transportes, que a Norma Brasileira (NBR) da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) 7503 (Transporte terrestre de produtos perigosos – Ficha de emergência e envelope para o transporte – Características, dimensões e preenchimento) seria utilizada como base para uma harmonização da Ficha de Emergência do transporte terrestre de mercadorias perigosas pelos países do bloco. Assim, essa norma foi traduzida e atualizada para o contexto dos demais países do Mercosul.

Da mesma forma, em 2019 ocorreram reuniões do Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas (GTMP), assim como as reuniões da Comissão Sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (CPP); que buscaram compilar informações técnicas e embasamento teórico para o assunto e assim aplicar ao referido Acordo (todas no âmbito do Mercosul e do SGT nº 5). Entre os principais temas abordados nessas discussões estão o consenso técnico para a elaboração das Fichas de Emergência e seu porte obrigatório no transporte de mercadorias perigosas, assim como a harmonização dos procedimentos de controle do transporte rodoviário de produtos perigosos. As partes ainda discutiram sobre o *Manual de Fiscalização de Transporte de Mercadorias Perigosas*, documento essencial para manuseio seguro deste tipo de mercadoria. Quanto à regulamentação para o tema no Brasil, esta também tem suas bases no *Livro Laranja* da ONU. Nesse sentido, foram identificadas as seguintes normativas brasileiras:

- » Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências (BRASIL, 1988).
- » Portaria nº 22/2001, do Ministério do Transporte, de 19 janeiro de 2001 – Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul (internalização da Resolução nº 010/2000/GMC) (BRASIL, 2001b).
- » Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 – Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências (ANTT, 2016d).
- » Resolução ANTT nº 5.848, de 25 de junho de 2019 – Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências (ANTT, 2019e).

O Decreto nº 96.044/1988 (BRASIL, 1988) aprova o Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e atribuiu ao Ministério dos Transportes – atual Ministério da Infraestrutura (MInfra) – a competência para atualização do regulamento. Além disso, versa sobre as condições de

transporte; sobre os procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; sobre os deveres, obrigações e responsabilidade do fabricante e importador; do contratante, expedidor, destinatário e do transportador; e dispõe sobre a fiscalização e sobre as infrações e penalidades.

O regulamento aborda, de forma aprofundada, as condições de transporte. Expõe a importância de se contemplar amplamente as questões que envolvem o uso adequado dos veículos e equipamentos, o correto manuseio das cargas e seu acondicionamento, o itinerário e o pessoal envolvido na operação de transporte, a documentação regularizada e o serviço de acompanhamento técnico especializado.

Quanto ao pessoal envolvido na operação de transporte, exige-se do condutor do veículo, além das qualificações e habilitações previstas na legislação de trânsito, o treinamento específico, de acordo com o programa aprovado pelo Contran, atualmente regulado pela Resolução Contran nº 168/2004 e alterações (CONTRAN, 2004b). Sua capacitação é primordial, já que ele é responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo durante a viagem.

O expedidor deverá informar anualmente ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) – sobre os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade. Segundo o manual de *Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional*, do antigo DNER (2000), fica disposto que as ações fiscalizadoras do transporte de produtos perigosos em âmbito nacional deverão assumir:

- a) inspeção da documentação de porte obrigatório (certificado, declaração da carga, C.N.H., ficha de emergência, envelope para o transporte);
- b) verificação da identificação das unidades de transporte e das embalagens (painéis de segurança, rótulos de risco);
- c) condições de transporte (do veículo, dos equipamentos, do carregamento e das embalagens);
- d) equipamentos de segurança, obrigatórios. (DNER, 2000, p. 3-4).

Após a reorganização do setor federal de transportes, por meio da Lei nº 10.233/2001 (art. 22, inciso VII), a regulamentação e a fiscalização da movimentação de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, anteriormente de esfera do Ministério dos Transportes, passaram a constituir esfera de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (BRASIL, 2001e).

Levando em consideração o novo panorama e a necessidade de atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (BRASIL, 1988), a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 3.665/2011, substituída pela Resolução ANTT nº 5.848/2019 (ANTT, 2019e). Tal resolução detalha e atualiza todos os temas abordados no regulamento.

Já a Resolução ANTT nº 5.232/2016 – e suas posteriores atualizações – (ANTT, 2016d) aprova as instruções complementares e discorre, de modo muito mais abrangente, sobre a classificação dos produtos; sobre a relação de produtos perigosos e isenções para quantidades limitadas; e sobre embalagens e tanques – como instruções de uso de embalagens, tanques portáteis, contentores intermediários para graneis e disposições especiais para embalagens de explosivos, substâncias autorreagentes, peróxidos orgânicos, substâncias infectantes e radioativos. Aborda, também, os procedimentos de expedição que incluem marcação e rotulagem, identificação de unidades de

transporte e de carga e documentação, além de exigências para fabricação e ensaio de embalagens e prescrições relativas às operações de transporte.

A Resolução ANTT nº 5.232/2016 foi alterada pela Resolução nº 5.581/2017, que estabeleceu, no art. 2º, um prazo de 12 meses após sua data de vigência para o cumprimento das novas exigências estabelecidas (ANTT, 2017c), bem como a revogação da Resolução ANTT nº 420/2004, que dispunha anteriormente sobre as Instruções Complementares. Ainda, conforme o art. 2º, parágrafo primeiro, “produtos perigosos embalados e identificados conforme os critérios estabelecidos no anexo à Resolução ANTT nº 420/2004, serão aceitos para transporte até o seu prazo de validade [...]” (ANTT, 2017c, p. 88) o que se caracteriza como exceção.

Nota-se a congruência da Resolução nº 5.232/2016 (ANTT, 2016d) com o Acordo Mercosul, inclusive na disposição dos capítulos, que são praticamente os mesmos em ambos. Isso se deve à influência do *Livro Laranja* na elaboração e determinação dos documentos. A diferença entre os dois se evidencia no fato de que o documento brasileiro é mais extenso e abrange os pormenores do transporte de produtos perigosos.

O Brasil informa que utiliza as *Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaio e Critérios das Nações Unidas* (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 e Amend.1) por meio da Resolução ANTT nº 5.232/2016. Esse manual contém os critérios, testes, métodos e procedimentos que são utilizados na atualização das *Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo* e no *Livro Laranja*.

Quanto à documentação exigida no Brasil, a Resolução ANTT nº 5.848/2019 define que:

Art. 23. Para fins deste Regulamento, veículos ou equipamentos contendo produtos perigosos só podem circular nas vias públicas acompanhados dos seguintes documentos, apresentados corretamente preenchidos e legíveis:

I - originais do CTPP<sup>12</sup> ou do CIPP<sup>13</sup>, conforme aplicável, e do CIV<sup>14</sup>, no caso de transporte a granel, dentro da validade, emitidos pelo Inmetro ou entidade por este acreditada;

II - documento para o transporte de produtos perigosos contendo as informações relativas aos produtos transportados, podendo ser o documento que caracteriza a operação de transporte ou outro documento, desde que estejam de acordo com as Instruções Complementares a este Regulamento;

III - Declaração do Expedidor, conforme detalhado nas Instruções Complementares a este Regulamento;

IV - outros documentos ou declarações exigidos nos termos das Instruções Complementares a este Regulamento.

§ 1º No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção

<sup>12</sup> Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos

<sup>13</sup> Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos.

<sup>14</sup> Certificado de Inspeção Veicular.

Internacional para Segurança de Contêineres, permitindo-se seu porte em cópia impressa simples.

§ 2º Os documentos citados nos incisos deste artigo poderão ser disponibilizados eletronicamente, quando aplicável e na forma a ser regulamentada pela ANTT. (ANTT, 2019e, não paginado).

Assim como o Brasil, a República da Colômbia também é signatária da Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, assinada em 1989 e adotada internamente na jurisdição colombiana através da Lei nº 253/1996 (COLOMBIA, 1996b). Posteriormente, a Lei nº 1.623/2013 (COLOMBIA, 2013e) aprovou uma emenda sobre o tratado, adotada pela Terceira Reunião de Conferência das Partes, ocorrida no dia 22 de setembro de 1995 em Genebra (Suíça).

Além da lei supracitada, outra normativa colombiana que se refere a acordos internacionais é o Decreto nº 4.741/2005 (COLOMBIA, 2005c), que dispõe sobre o manuseio de produtos perigosos. No art. 30 e no art. 31 consta que todas as mercadorias de natureza perigosa devem estar devidamente sinalizadas e embaladas, de acordo com a normativa da Convenção de Basileia, assim como as recomendações e instruções dispostas pelo *Livro Laranja* da ONU. Segundo o decreto, resíduos ou substâncias perigosas são caracterizados da seguinte forma:

É aquele resíduo ou substância que, devido às suas características corrosivas, reativas, explosivas, tóxicas, inflamáveis, infecciosas ou radioativas, podem causar riscos ou danos à saúde humana e ao meio ambiente. Da mesma forma, se considera um produto perigoso as embalagens, pacotes e recipientes que estiveram em contato com tais resíduos ou substâncias. (COLOMBIA, 2005c, não paginado, tradução nossa).

Ainda de acordo com o referido decreto, o importador ou exportador de produtos perigosos deve tomar todas as medidas aplicáveis que se encontrem vigentes na lei para garantir que as mercadorias de natureza perigosa sejam transportadas de forma segura, e que os resíduos sejam eliminados de tal maneira que não ponham em risco a saúde humana e o meio ambiente (COLOMBIA, 2005c). A autoridade competente no território colombiano que regula tal atividade é o Ministério do Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

A Comunidade Andina, da qual a Colômbia é membro-fundador, tem em seu ordenamento jurídico a Decisão nº 837/2019, que versa sobre o transporte internacional de mercadorias através de rodovias (CAN, 2019b). O capítulo VIII da presente decisão traz como um dos requisitos mínimos para realização de transporte internacional dentro da sub-região andina o preenchimento completo e porte autorizado da Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIR)<sup>15</sup>; como detalhado na seção 6.1.2 “Documentos de transporte” do presente relatório. No art. 72 estão contidas as informações mínimas que tal documento deve ter, incluindo a descrição da natureza das cargas e se são de cunho perigoso ou não. A decisão também estipula que, assim como no CPIR, o MIC deve explicitar a natureza da carga, indicando se é de caráter perigoso, especialmente em se tratando de substâncias químicas controladas.

<sup>15</sup> CPIC, do espanhol – *Carta de Porte Internacional por Carretera*, tradução nossa.

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

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, 2019b, p. 22, tradução nossa).

No contexto normativo interno da Colômbia, o Decreto nº 1.079/2015, um extenso compilado de leis e normas sobre o sistema de transporte em geral no país, trata na seção 8 do capítulo 2 sobre o “Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas por Rodovias”. O alcance e a aplicação dessa seção estão definidos da seguinte maneira:

A presente seção se aplica ao transporte terrestre e manuseio de mercadorias perigosas, o que inclui todas as operações e circunstâncias relacionadas à movimentação desses produtos, segurança dos pacotes e embalagens, preparação, envio, carregamento, separação, transferência, armazenamento em trânsito, descarregamento e recebimento no destino final. O manuseio e o transporte são considerados tanto em condições normais como as que acontecem em acidentes ocorridos durante o traslado e armazenamento em trânsito das mercadorias. (COLOMBIA, 2015e, não paginado, tradução nossa).

No decreto são trazidas também as definições que acompanham as mercadorias perigosas, como explicações acerca da característica das embalagens, dos documentos de habilitação, entre outros. Além disso, o decreto aponta a Norma Técnica Colombiana (NTC) nº 1.692/2005 como importante embasamento normativo para o transporte de mercadorias perigosas (COLOMBIA, 2015c). Dentro dessa NTC estão contidas informações sobre classificação de produtos perigosos (explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e infecciosas; material radioativo; substâncias corrosivas e substâncias e objetos perigosos diversos, divididos em classes), definições de termos, cuidados com o transporte e principalmente instruções para a correta etiquetagem e sinalização de mercadoria de natureza perigosa (ICONTEC, 2005).

Vale ressaltar que o órgão que elabora essas normas é o ICONTEC, uma entidade privada sem fins lucrativos que se constitui no organismo oficial de normatização na Colômbia. Além da NTC citada, também versam sobre o assunto as normas exibidas na Tabela 22.

NORMA TÉCNICA/DATA*	TEMA PRINCIPAL
NTC 2.801/2005	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 3 (líquidos inflamáveis): condições para transporte terrestre.
NTC 2.880/2005	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 2 (gases): condições para transporte terrestre.
NTC 3.966/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 1 (explosivos): condições para transporte terrestre.
NTC 3.967/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 4 (sólidos inflamáveis; substâncias que apresentam risco de combustão espontânea; substâncias que em contato com a água liberam gases inflamáveis): condições para transporte terrestre
NTC 3.968/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 5 (substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos): condições para transporte terrestre.

NORMA TÉCNICA/DATA*	TEMA PRINCIPAL
NTC 2.969/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 6 (substâncias tóxicas e infecciosas): condições para transporte terrestre.
NTC 2.970/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 7 (material radioativo): condições para transporte terrestre.
NTC 2.971/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 8 (substâncias corrosivas): condições para transporte terrestre.
NTC 2.972/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas Classe 9 (substâncias e objetos perigosos diversos): condições para transporte terrestre.
NTC 4.435/2010	Transporte de Mercadorias. Folhas de dados de segurança para materiais em geral. Definições, instruções e documentos.
NTC 4.786-2/2000	Transporte de Mercadorias Perigosas. Caminhões-tanque transportando líquidos inflamáveis ou combustíveis.

\*Data de acordo com a última atualização/reedição da norma.

**Tabela 22 – Normas técnicas colombianas relacionadas ao transporte terrestre de produtos perigosos**

Elaboração: LabTrans/UFSC

O Decreto nº 1.609/2002 (compilado no Decreto nº 1.079 de 2015) trata sobre obrigações e deveres de cada parte do transporte de cargas perigosas, o remetente e o destinatário; além do fabricante. Cada um deve estar habilitado de acordo com a lei e capacitado profissionalmente para lidar com esse tipo de carga. O decreto traz quais são as sanções passíveis de serem aplicadas em caso de infrações, a saber: multas; apreensão do veículo; suspensão da habilitação; e cancelamento de licença para portar produtos perigosos. É obrigatório que, para o transporte dessas mercadorias, a empresa autorizada porte uma apólice de seguro extracontratual civil que cubra possíveis danos aos tripulantes e à carga (COLOMBIA, 2002b). O órgão federal responsável pela inspeção, vigilância e controle da atividade de traslado de cargas perigosas é a Superintendência de Portos e Transporte do Governo da Colômbia.

O decreto também marca a regulamentação do manuseio e transporte de mercadorias perigosas no país, trata sobre assuntos relacionados à embalagem e aos rótulos de produtos perigosos (COLOMBIA, 2002c), de maneira a seguir o padrão de segurança instaurado pela NTC nº 1.692/2005 que, apesar ter sido criada em 1998, está datada em 2005 por conta de essa ser sua terceira atualização (ICONTEC, 2005). Além disso, versa sobre requisitos básicos e obrigatorialidades de veículos que forem efetuar o transporte dessas mercadorias.

Além do decreto supracitado, a Resolução nº 1.223/2014 (COLOMBIA, 2014) trata sobre um curso preparatório obrigatório ao qual os profissionais encarregados do transporte e manuseio de produtos perigosos devem se submeter. O curso tem duração de 60 horas e seu certificado é de porte imprescindível pelo profissional, com validade de dois anos; após esse período é necessário renovar o certificado anualmente mediante a realização de um curso de atualização.

Por último, a Lei nº 1.252/2008 dispõe sobre a proibição de importações e exportações de qualquer resíduo (lixo, descarte, detrito etc.) de natureza perigosa no território colombiano sem uma devida justificativa legal. A lei tem como base a Convenção da Basileia e preza por minimizar a geração de resíduos perigosos, buscando políticas mais sustentáveis (COLOMBIA, 2008c). Além disso, adota uma postura mais rígida quanto às sanções e multas impostas em ocasião de infrações; aumentando a fiscalização em zonas aduaneiras, francas e portuárias, como disposto no art. 4º:

É proibida a entrada, importação ou trânsito de resíduos perigosos no território nacional, por qualquer pessoa física ou jurídica, de natureza pública ou privada. Da mesma forma, será proibida a disposição ou recepção final de resíduos perigosos em aterros sanitários que não atendam à capacidade ou condições físicas e técnicas apropriadas para esse fim. (COLOMBIA, 2008c, não paginado, tradução nossa).

A Tabela 23 apresenta as normativas analisadas para o tema produtos perigosos.

<b>FONTE</b>	<b>NORMA OU ARTIGO</b>
<b>ATIT</b>	Capítulo 1 – art. 8°
<b>CAN</b>	Decisão CAN nº 837/2019
<b>MERCOSUL</b>	Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994
	Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994
	Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997
	Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007
	Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000
	Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998
	Decreto nº 1.609/2002
	Decreto nº 1.079/2015
	Decreto nº 4.741/2005
	Lei nº 253/1996
	Lei nº 1.252/2008
	Lei nº 1.623/2013
	<b>COLÔMBIA</b>
NTC nº 2.801/2005	
NTC nº 2.880/2005	
NTC nº 3.966/2000	
NTC nº 3.967/2000	
NTC nº 3.968/2000	
NTC nº 3.969/2000	
NTC nº 3.970/2000	
NTC nº 3.971/2000	
NTC nº 3.972/2000	
NTC nº 4.435/2010	
NTC nº 4.786-2/2000	
Resolução nº 1.223/2014	
<b>BRASIL</b>	Decreto-Lei nº 2.063/1983
	Decreto nº 96.044/1988
	Decreto nº 875/1993
	Decreto nº 1.797/1996

FONTE	NORMA OU ARTIGO
	Lei nº 10.233/2001
	Portaria MT nº 22/2001
	Resolução ANTT nº 5.848/2019
	Resolução ANTT nº 5.232/2016
	Resolução ANTT nº 5.581/2017
	Resolução Contran nº 168/2004

**Tabela 23 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

## 6.5. NORMAS TÉCNICAS

No Brasil, o assunto normas técnicas não faz parte da competência regulamentar da ANTT, no entanto são importantes a análise e a identificação das divergências que afetam diretamente o transporte internacional.

O ATIT, acordo do qual o Brasil é signatário, não apresenta dispositivos acerca das especificidades das normas técnicas, porém regulamenta de forma geral as frotas habilitadas 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, 1990, não paginado).

Entre as iniciativas em curso no Mercosul, por outro lado, é possível constatar a existência de projeto normativo visando harmonizar requisitos técnicos previstos nas legislações nacionais dos países signatários, que diferem de um Estado-Parte para outro. Tais debates emergem no âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade.

Com relação à inspeção veicular, esta tem por objetivo verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados, e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas normas técnicas de cada um dos Estados-Partes. Ademais, a Resolução Contran nº 716/2017, atualmente suspensa por tempo indeterminado, estabeleceu as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular, voltado a instruir os organismos que realizam a inspeção (CONTRAN, 2017g).

No âmbito do Mercosul, a Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997 tem por objetivo harmonizar e igualar ao máximo possível os regimes de inspeção técnica veicular dos Estados-

Partes. Conforme o texto do anexo da resolução, as inspeções devem ser feitas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente autorizados pelas legislações internas de cada Estado-Parte (MERCOSUL, 1997b). Assim, devem ser feitas de forma visual e com instrumentos, sem a necessidade de remover nenhum elemento do veículo, com uma frequência não superior a um ano.

Além disso, a Resolução Contran nº 359/2010 atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para a inspeção e define que o veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, colado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado, que será de porte obrigatório (CONTRAN, 2010).

A Resolução ANTT nº 5.838/2018 (ANTT, 2018a) discorre sobre a inspeção técnica para os veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. O art. 2º determina que todos os veículos cadastrados na ANTT deverão ser inspecionados anualmente por empresa licenciada pelo Denatran. Já o art. 3º estabelece os documentos que deverão ser apresentados para atestar a inspeção técnica veicular, os quais devem ter autenticidade verificável por meio do Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular (SISCSV):

I - Certificado de Segurança Veicular ANTT (CSV-ANTT), na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros; e

II - Certificado de Segurança Veicular Mercosul (CSV-MERCOSUL), na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

§1º A emissão do documento referido no inciso I deverá considerar as condições técnicas e de segurança do veículo, conforme a norma NBR 14040 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e suas respectivas alterações, bem como regulamentos técnicos do Inmetro, quando aplicável, e atender a legislação de trânsito em vigor.

§ 2º A emissão do documento referido no inciso II deverá considerar o disposto na Resolução MERCOSUL GMC nº 75/1997 e suas respectivas alterações, e atender a legislação de trânsito em vigor.

§3º O disposto neste artigo não exclui a obrigação da transportadora de portar outros documentos estabelecidos em acordos internacionais, considerando as exigências e especificidades de cada país de destino. (ANTT, 2018, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução Contran nº 247/2007 estende o prazo de vigência em no máximo 30 dias (CONTRAN, 2007f), seguindo, desse modo, a previsão disposta pela Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997. Nesta última, a aplicação de tal prazo pode ocorrer se o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou de força maior, encontrar-se impossibilitado de retornar antes de expirar o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme o disposto pelo ATIT e considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução Mercosul/GMC nº 15/2006.

A Resolução Contran nº 466/2013, por sua vez, estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que esta é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados ou do Distrito Federal. Nesses termos, pode a vistoria vir a ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado previamente habilitada (CONTRAN, 2013c).

No caso da Colômbia, a CAN regulamenta o assunto normas técnicas a partir da Decisão nº 491 de 2001, na qual são estabelecidos limites de dimensões e pesos dos veículos destinados ao transporte internacional terrestre de cargas e passageiros a serem adotados pelos Países-Membros da CAN. Os valores definidos por essa decisão serão expostos nas seções seguintes. A temática de normas técnicas também é regulamentada pelo Ministerio de Transporte e pelo Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – no caso deste são estabelecidas normas que abordam os limites ambientais.

Além disso, o Instituto Colombiano de Normas Técnicas (ICONTEC), organização privada sem fins lucrativos ligada à Organização Internacional para Padronização (do inglês, International Organization for Standardization – ISO), também é responsável pela expedição das normas técnicas na Colômbia. Todavia, essas normas são de caráter não obrigatório. Por vezes as normas são incorporadas à legislação do país, e, nesse caso, elas passam a ter caráter obrigatório.

Em relação à inspeção veicular, o art. 51 da Lei nº 769/2002 determina que todos os veículos automotores devem submeter-se anualmente à revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes (COLOMBIA, 2002). Conforme disposto na lei, os itens a serem verificados na revisão são:

- a. O estado adequado da carroceria
- b. Os níveis de emissões de gases e elementos contaminantes, de acordo com a legislação vigente sobre a matéria (cujas especificações serão apresentadas na Seção 6.5.3)
- c. O bom funcionamento do sistema mecânico
- d. O funcionamento adequado do sistema elétrico e do conjunto óptico
- e. A eficiência do sistema de combustão interna
- f. Os itens de segurança (especificados na seção 6.5.1)
- g. O bom estado do sistema de freios, especialmente daqueles que operam com o ar, a fim de garantir que não emita sinais acústicos acima do nível permitido
- h. Os pneus dos veículos
- i. O funcionamento dos sistemas e elementos de emergência
- j. O bom funcionamento dos dispositivos utilizados para cobrança na prestação do serviço público (COLOMBIA, 2002, não paginado, tradução nossa).

De acordo com a Resolução nº 3.768 de 2013, a revisão deverá ser feita nos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) habilitados, legalmente constituídos e registrados no Registro Único Nacional de Trânsito (RUNT). Para realizar a revisão, o proprietário ou o condutor do veículo deve levá-lo a um CDA portando a carteira de habilitação e o comprovante do Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT). Após a revisão, o CDA deve registrar em um formulário no RUNT, além dos resultados técnicos, a identificação do veículo examinado, incluindo o registro fotográfico e a pessoa responsável por cada um dos processos de revisão. O certificado da revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes é entregue ao proprietário do veículo pelo CDA. Ademais, os centros diagnósticos devem manter um registro computadorizado dos resultados das revisões de cada veículo, inclusive daqueles que não foram aprovados (COLOMBIA, 2013d).

O art. 52 da Lei nº 769/2002 determina, ainda, que a primeira revisão para veículos particulares novos, à exceção de motocicletas, seja feita após o sexto ano contado a partir da data de matrícula do veículo. Já no caso de veículos utilizados no serviço público, assim como motocicletas e similares, a primeira revisão deve ser feita após completados dois anos contados a partir da data de matrícula. Ademais, esse mesmo artigo estabelece que os veículos automotores de placas estrangeiras que ingressem temporariamente (por até três meses) no país são isentos da revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes (COLOMBIA, 2002).

Os tópicos a seguir destinam-se a examinar e confrontar as disposições constantes nas normativas dos países analisados acerca das normas técnicas. As normas foram divididas nas seguintes subseções: itens obrigatórios, limites de dimensões e pesos e limites ambientais.

### 6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos

O Mercosul tem na Resolução Mercosul/GMC nº 6/1992 o fundamento normativo para a harmonização das normas técnicas quanto à segurança veicular. O Anexo I da resolução, item 3, traz informações referentes aos dispositivos de:

- a. cinto de segurança;
- b. sinalização de emergência;
- c. fechaduras, dobradiças e portas laterais;
- d. reservatórios de combustível, gargalos e conexões;
- e. vidro de segurança laminado/temperado;
- f. sistema limpador de para-brisa;
- g. superfícies reflexivas;
- h. ancoragem dos assentos;
- i. deslocamento do sistema de controle da direção;
- j. freio hidráulico de serviço, freio de emergência e freio de estacionamento;
- k. espelho retrovisor;
- l. equipamento obrigatório (roda sobressalente, macaco compatível com o peso do veículo, chave de roda, ferramenta apropriada para deslocar calotas das rodas, extintor de incêndio e sinalização de emergência) (MERCOSUL, 1992a).

No Brasil, o art. nº 105 do *Código de Trânsito Brasileiro* (CTB) lista os equipamentos obrigatórios a serem estabelecidos pelo Contran:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do Contran, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis kg, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

IV - (VETADO);

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

VI - para as bicicletas, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo;

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009). (BRASIL, 1997, não paginado).

Cabe ao Contran disciplinar o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas. Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e às medidas administrativas previstas no CTB.

Ainda, a Resolução Contran nº 14/1998 especifica os itens obrigatórios por tipo de veículo. Dispõe, em seu art. 1º, 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:

- a. Nos veículos automotores e ônibus elétricos:
  1. para-choques, dianteiro e traseiro;
  2. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
  3. espelhos retrovisores, interno e externo;
  4. limpador de para-brisa;
  5. lavador de para-brisa;
  6. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
  7. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
  8. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
  9. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
  10. lanternas de freio de cor vermelha;
  11. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
  12. lanterna de marcha à ré, de cor branca;
  13. retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
  14. lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
  15. velocímetro;
  16. buzina;
  17. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
  18. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
  19. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
  20. (revogado pela Resolução Contran nº 556/2015);
  21. registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 t;

22. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
  23. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
  24. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
  25. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
  26. chave de roda;
  27. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
  28. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
  29. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.
- b.** Para os reboques e semirreboques:
1. para-choque traseiro;
  2. protetores das rodas traseiras;
  3. lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
  4. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 kg e produzidos a partir de 1997;
  5. lanternas de freio, de cor vermelha;
  6. iluminação de placa traseira;
  7. lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
  8. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
  9. lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem (CONTRAN, 1998, não paginado).

Ressalta-se que a Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015, tornou facultativo o uso de extintor de incêndio instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. Conforme o parágrafo 4º do art. 1º, é obrigatório o uso de extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus, veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos, gasosos e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros (CONTRAN, 2015f).

Já a Resolução Contran nº 762/2018 estabelece os requisitos e torna obrigatória a instalação de sistema antispray para caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque com comprimento total maior que 19,8 m. As disposições dessa resolução serão aplicadas a partir de 2023 para novos projetos de veículos e a partir de 2025 para todas as categorias de veículos (CONTRAN, 2018c).

Na Colômbia, o art. 30 da Lei nº 769 de 2002 define os equipamentos obrigatórios de segurança para que os veículos possam transitar nas vias colombianas:

- a. um macaco com capacidade para elevar o veículo;
- b. uma cruzeta;
- c. dois sinais de trânsito em forma de triângulo em material refletivo e providos de suporte para serem colocados verticalmente; ou lâmpadas de sinalização com luz intermitente amarela;

- d. um kit de primeiros socorros;
- e. um extintor;
- f. duas travas de bloqueio;
- g. uma caixa de ferramentas básica que deve conter: alicate, chaves de fenda, chave de expansão e chaves fixas;
- h. uma roda sobressalente;
- i. uma lanterna (COLOMBIA, 2002, não paginado, tradução nossa).

A Resolução nº 1.122 de 2005 estabelece itens obrigatórios adicionais para veículos que atuam no transporte coletivo de passageiros, a fim de garantir sua segurança. O art. 1º determina que esses veículos devem conter:

- a. um dispositivo de som que é ativado quando o limite máximo de velocidade autorizado pelo Código Nacional de Trânsito terrestre – a Lei nº 769/2002 – é excedido;
- b. um display digital que registra a velocidade do veículo;
- c. um sistema de armazenamento de informações que contenha a placa do veículo e os momentos em que este exceda a velocidade máxima permitida por mais de um minuto, registrando, ao menos: a data e hora do dia; a velocidade máxima atingida e o tempo que o veículo excedeu a velocidade permitida;
- d. um sistema de verificação;
- e. um decalque contendo as informações, para ser lido pelos passageiros. (COLOMBIA, 2005b).

Conforme exposto anteriormente, o art. 51 da Lei nº 769/2002 estabelece os itens obrigatórios do veículo a serem verificados na inspeção veicular. A Norma Técnica Colombiana (NTC) nº 5375, elaborada pelo ICONTEC e ratificada pela Resolução nº 3.768/2013 do Ministerio de Transporte, detalha esses itens. A lista a seguir expõe os itens a serem verificados na revisão de veículos leves e pesados:

1. carroceria e chassis;
2. limpador de para-brisas;
3. pedais;
4. retrovisores;
5. suporte exterior da roda de reposição (ou roda sobressalente);
6. vidros (incluindo o para-brisas);
7. dispositivos de retenção de carga;
8. cabine do veículo – assentos, estofamento, maçanetas, porta-luvas, sistema de travamento das portas, entre outros;
9. cinto de segurança e seu fecho;
10. dispositivo de controle de velocidade (exclusivamente para veículos que realizam transporte de passageiros);
11. buzina ou dispositivo acústico equivalente – exceto dispositivos sonoros de uso exclusivo das autoridades competentes, como, por exemplo, sirenes;
12. sistema de iluminação;
13. saída de emergência (exclusivamente para veículos que realizam transporte de passageiros);

14. emissões de gases contaminantes (mais informações podem ser consultadas na seção 6.5.3);
15. sistema de freios – pedal, cabos, bomba de vácuo ou compressor e âncoras, válvulas de regulação do freio de estacionamento, válvulas de freio, tanques ou depósito de pressão, acoplamento dos freios das unidades de tração, cilindro de mando, tubos e mangueiras do freio, cilindro do sistema de frenagem, válvula que limite a frenagem e válvula com sensor (ou compensador de carga);
16. suspensão;
17. taxímetros (exclusivamente para táxis);
18. direção;
19. rodas e aros;
20. motor;
21. sistema de combustível – tanque de combustível e canos condutores (ICONTEC, 2012).

Além disso, a NTC nº 5735 define os itens a serem verificados na inspeção veicular de motocicletas, os quais são apresentados adiante:

1. parte exterior da motocicleta e chassis;
2. retrovisores;
3. garupa e suporte para os pés;
4. buzina ou dispositivo acústico equivalente – exceto dispositivos sonoros de uso exclusivo das autoridades competentes, como, por exemplo, sirenes;
5. sistema de iluminação e sinalização;
6. emissões de gases contaminantes (mais informações serão dadas na Seção 6.5.3);
7. sistema de frenagem – pedal de freio traseiro, maçaneta de freio dianteiro, cabos, bomba de freio, tubos e mangueiras de freio e pinça de freio;
8. suspensão;
9. direção;
10. rodas e aros;
11. suporte de estacionamento/pedal de apoio;
12. motor e caixa (ICONTEC, 2012).

Ademais, a NTC nº 5735 também determina os itens a serem verificados na inspeção veicular de reboques, os quais estão dispostos na seguinte lista:

1. carroceria e chassis;
2. dispositivos de acoplamento;
3. suporte exterior de roda de reposição;
4. dispositivos de retenção de carga;
5. buzina ou dispositivo acústico equivalente – exceto dispositivos sonoros de uso exclusivo das autoridades competentes, como, por exemplo, sirenes;
6. sistema de iluminação e sinalização;
7. sistema de freios – sistema pneumático de freio, válvulas de frenagem, tubos e mangueiras de freio, válvula que limite o freio e válvula com sensor ou compressor de carga;

8. suspensão;
9. aros e rodas (ICONTEC, 2012).

Por fim, a NTC nº 5735 determina, ainda, os itens a serem verificados na inspeção veicular de motocarros<sup>16</sup>, os quais são expostos a seguir:

1. parte exterior, carroceria e chassis;
2. vidros e retrovisores;
3. suporte exterior de roda de reposição;
4. dispositivos de retenção de carga;
5. revisão do interior do veículo – assentos, estofamento, maçanetas, porta-luvas, sistema de travamento das portas, entre outros;
6. garupa e suporte para os pés;
7. cinto de segurança e fechos;
8. buzina ou dispositivo acústico equivalente – exceto dispositivos sonoros de uso exclusivo das autoridades competentes, por exemplo, sirenes;
9. sistema de iluminação e sinalização;
10. emissões contaminantes de gases;
11. sistema de freios – sistema pneumático de freio, válvulas de frenagem, tubos e mangueiras de freio, válvula que limite o freio e válvula com sensor ou compressor de carga;
12. suspensão;
13. direção;
14. aros e rodas;
15. motor e caixa (ICONTEC, 2012).

Das análises desenvolvidas e com base na legislação identificada, foram constatadas divergências nos tratamentos conferidos aos seguintes itens, que passam a integrar a lista para futura análise quanto à necessidade, à viabilidade e à conveniência de harmonização:

- » Faixas refletivas: no Brasil são regulamentados o cobrimento, as dimensões, as cores e o local de fixação. Na Colômbia são regulamentadas as cores, os locais de fixação, o cobrimento, as dimensões e os casos em que o uso é obrigatório ou voluntário.
- » Iluminação dos controles: o Brasil regula a localização, a identificação e a iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas-piloto. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na legislação colombiana.
- » Sistema de iluminação e sinalização: o Brasil define quantidade, cor, intensidade luminosa, entre outros. Ademais, o Mercosul vem discutindo a implementação de uma regulação comum a respeito das luzes de identificação adicionais para veículos pesados, conforme consta na ata da LVI Reunião do Subgrupo de Trabalho (SGT) nº 5 – Transporte (2019a). A Colômbia determina que as luzes devem estar em perfeito funcionamento e define também a intensidade luminosa e a quantidade de luzes.

---

<sup>16</sup> Veículo automóvel de três rodas utilizado para transporte de cargas leves.

- » Assentos e cinto de segurança: obrigatoriedade de uso do cinto de segurança no Brasil. Na Colômbia, determina-se a obrigatoriedade do cinto de segurança apenas para o condutor e o passageiro sentados nos assentos dianteiros do veículo.
- » *Kit* de primeiros socorros: não exigido no Brasil. Na Colômbia, faz parte dos itens de segurança obrigatórios dos veículos.
- » Extintores: no Brasil a norma é completa nesse aspecto, o uso é obrigatório para veículos de cargas e de transporte coletivo de passageiros, as normativas regulam a quantidade, o tipo e a capacidade mínima dos extintores. Na Colômbia, é estabelecido que todos os veículos precisam ter um extintor para poder circular nas vias do país. No caso de veículos que transportam mercadorias perigosas, é obrigatório ter, ao menos, dois extintores no veículo. A NTC 1141 dá as disposições acerca das especificidades técnicas dos extintores para veículos automotores em território colombiano.
- » Velocímetro e controle de registro de velocidade: no Brasil o tacógrafo é exigido no transporte escolar, em veículos de passageiros com mais de dez lugares e carga com peso bruto superior a 4,5 t. O uso de limitadores de velocidade também vem sendo discutido no âmbito do Mercosul, como é possível verificar na ata da LVI Reunião do SGT nº 5 (2019c). Na Colômbia exige-se dispositivo de registro de velocidade, bem como um dispositivo que emita sinal sonoro quando o veículo ultrapassa o limite de velocidade permitido a veículos que atuam no transporte de passageiros, incluindo veículos escolares.
- » Para-choques: no Brasil as normas são detalhadas quanto aos veículos para os quais o uso do para-choque é obrigatório, em relação ao formato e à dimensão da peça específica para cada tipo de veículo e quanto à altura que o para-choque deve estar do solo. Na Colômbia, por outro lado, a normativa apenas o coloca como um item obrigatório do veículo, o qual deve estar em bom estado.
- » Air bag: obrigatório no Brasil para veículos leves. Na Colômbia, estabeleceu-se a obrigatoriedade de, no mínimo, dois *air bags* frontais (localizados na parte dianteira do carro) para todos os veículos de transporte de passageiros com até dez assentos (incluindo o do condutor) e para veículos de transporte de cargas cujo peso bruto veicular não ultrapasse 2,5 toneladas. A normativa aplica-se a veículos nacionais e importados que sejam comercializados no país.
- » Espelhos retrovisores: a norma brasileira faz referência a regulamentos da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE – do inglês United Nations Economic Commission for Europe) para a especificação técnica dos espelhos, além disso, estabelece requisitos para o desempenho, fixação e instalação dos espelhos. Já a norma colombiana define como itens obrigatórios, ao menos, dois espelhos retrovisores (ou câmeras que desempenhem essa função) que não possuam defeitos, com a superfície do espelho e o suporte de fixação em perfeito estado.
- » Limpador de para-brisa: a norma brasileira faz referência ao regulamento europeu para a especificação técnica dos limpadores de para-brisa, estabelecendo ainda procedimentos de ensaio e relação de dimensões do dispositivo. Já a norma técnica colombiana apenas determina que o limpador de para-brisa deve estar em perfeito funcionamento.
- » Roda sobressalente: o Brasil define que a roda sobressalente é um item obrigatório para veículos de transporte de passageiros, com até oito assentos (além do assento do motorista) e para veículos de transporte de carga cuja massa máxima não seja superior a 3,5 t. Ademais, a roda e o pneu devem atender aos requisitos determinados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Já na Colômbia, somente define-se que a roda sobressalente é um item obrigatório do veículo, o qual deve ser inspecionado. A norma colombiana ainda estabelece que o suporte de fixação da roda deve estar em perfeito estado, sem folga que apresente risco de desprendimento da roda.

- » Equipamentos para reparo: o macaco, a chave de roda, a chave de fenda e o triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. Na Colômbia, devem compor a caixa de ferramenta: alicate, chaves de fenda, chave de expansão e chaves fixas. Além desses itens, também são obrigatórios o macaco, o triângulo, travas para as rodas e uma lanterna.
- » Pneus: no Brasil, os pneus devem estar em conformidade com o disposto pelo Inmetro. No âmbito do Mercosul, vem se discutindo o uso de pneus superlargos para eixos direcionais de veículos pesados, conforme consta na ata da LV Reunião Ordinária do SGT nº 5 (2019a). A respeito dessa questão, a legislação brasileira permite a utilização de pneus com banda extralarga em veículos específicos desde 2015. Já na Colômbia, os pneus devem estar de acordo com o regramento técnico expedido pelo Ministerio de Comercio Industria y Turismo, bem como suas modificações posteriores.
- » Para-brisas: a normativa brasileira limita o tamanho das trincas nos para-brisas e estabelece que a transmissão luminosa não pode ser inferior a 75%. Além disso, a legislação brasileira estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores. Há também especificações para veículos blindados. Os vidros para-brisas devem seguir as determinações do Inmetro. A normativa da Colômbia apenas estabelece que o para-brisa não deve apresentar defeitos que deformem ou distorçam o campo de visão do condutor, nesse sentido, não deve conter fissuras, assim como adesivos que dificultem a visão do condutor.
- » Fixação de cargas: no Brasil há normas quanto à fixação de contêineres, toras de madeira bruta, sólidos a granel e para cargas amarradas. Há também normas específicas para o transporte de cana de açúcar. Não foi encontrada normativa semelhante para a Colômbia.
- » Sistema de freios e freio ABS (do alemão – *Antiblockier-Bremssystem*): no Brasil, o freio ABS é obrigatório para todos os veículos, as normativas regulamentam ainda especificações e ensaios para aprovação e certificação do sistema de freios. Além disso, a incorporação do sistema de freios ABS também vem sendo discutida no âmbito do Mercosul, principalmente no que tange ao transporte internacional de cargas e passageiros – conforme consta na ata da LVI Reunião do SGT nº 5 (2019b). Na Colômbia somente determina-se a obrigação da utilização do sistema de freios ABS para veículos automotores, reboques e semirreboques nacionais ou importados que sejam comercializados no país.
- » Sistema antispray: no Brasil a norma determina que o sistema antispray é obrigatório para caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques com Peso Bruto Total (PBT) superior a 7.500 kg. Não foi encontrada normativa semelhante para a Colômbia.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL <sup>17</sup>	COLÔMBIA
<b>FAIXAS REFLETIVAS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 5/2017	Resolução Contran nº 735/2018 Resolução Contran nº 645/2016 Resolução Contran nº 643/2016	Resolução nº 1572 de 2019
<b>ILUMINAÇÃO DOS CONTROLES</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 758/2018 Resolução Contran nº 225/2007	-
<b>SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 227/2007 Resolução Contran nº 294/2008 Resolução Contran nº 667/2017 Resolução Contran nº 761/2018	NTC nº 5375/2012
<b>ASSENTOS E CINTO DE SEGURANÇA</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 026/1994 Resolução	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, I) Resolução Contran nº 518/2015 Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO I, Item 3)	Lei nº 769/2002 NTC nº 5375/2012

<sup>17</sup> Salienta-se que a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) possui diversas normas que se aplicam aos itens mencionados na tabela, no entanto estas possuem caráter meramente recomendatório, passando a ser obrigatórias apenas se referenciadas em alguma normativa com força impositiva.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL <sup>17</sup>	COLÔMBIA
	Mercosul/GMC nº 027/1994	Resolução Contran nº 754/2018 (ANEXO V)	
<b>SAÍDAS DE EMERGÊNCIA</b>	-	Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO VIII)	Lei nº 769/2002 Resolução nº 5666 de 2003 (Ministerio de Transporte) NTC nº 5375/2012
<b>KIT DE PRIMEIROS SOCORROS</b>	-	-	Lei nº 769/2002
<b>EXTINTORES</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 19/2002	Resolução Contran nº 157/2004 Resolução Contran nº 223/2007 Resolução Contran nº 272/2008 Resolução Contran nº 333/2009 Resolução Contran nº 556/2015	Lei nº 769/2002 NTC 1141/1981 Decreto nº 1.609 de 2002
<b>VELOCÍMETRO E CONTROLE DE REGISTRO DE VELOCIDADE</b>	-	Lei nº 9.503/1997 Resolução Contran nº 87/1999 Resolução Contran nº 92/1999 Resolução Contran nº 406/2012 Resolução Contran nº 525/2015	Resolução nº 1122/2015 (Ministerio de Transporte)
<b>AIR BAG</b>	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2009 Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016	Resolução nº 3752/2015 (Ministerio de Transporte)
<b>PARA-CHOQUES</b>	-	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	NTC nº 5375/2012
<b>ESPELHOS RETROVISORES</b>	Resolução Mercosul/GMC032/1994	Resolução Contran nº 703/2017	NTC nº 5375/2012
<b>LIMPADOR DE PARA-BRISA</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 30/1994	Resolução Contran nº 224/2006	NTC nº 5375/2012
<b>BUZINA</b>	-	Resolução Contran nº 764/2018	Lei nº 769/2002 NTC nº 5375/2012
<b>RODA SOBRESSALENTE</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 540/2015 Resolução Contran nº 719/2017	Lei nº 769/2002 NTC nº 5375/2012
<b>EQUIPAMENTOS PARA REPAROS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 14/1998	Lei nº 769/2002
<b>PNEUS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 65/1992	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014 Resolução Contran nº 565/2015	NTC nº 5375/2012 Resolução nº 481/2009 do Ministerio de Comercio, Industria y Turismo e suas modificações – a saber Resolução nº 230/2010; Resolução nº 2899/2011; Resolução nº 5543/2013 e Resolução nº 2875/2015, todas expedidas pelo mesmo ministério
<b>VIDRO PARA-BRISAS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.5)	Lei nº 9.503/1997 (art. 11, III) Resolução Contran nº 216/2006 Resolução Contran nº 254/2007 Resolução Contran nº 334/2009 Resolução Contran nº 386/2011 Resolução Contran nº 580/2016 Resolução Contran nº 707/2017	NTC nº 5375/2012
<b>TANQUE</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.4)	Resolução Contran nº 181/2005 Resolução Contran nº 194/2006	NTC nº 5375/2012 NTC nº 3853/1998
<b>FIXAÇÃO DE CARGAS</b>	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 102) Resolução Contran nº 196/2006 Resolução Contran nº 246/2007 Resolução Contran nº 441/2013	-

ITEM	MERCOSUL	BRASIL <sup>17</sup>	COLÔMBIA
		Resolução Contran nº 499/2014 Resolução Contran nº 564/2015 Resolução Contran nº 552/2015 Resolução Contran nº 618/2016 Resolução Contran nº 631/2016 Resolução Contran nº 664/2017 Resolução Contran nº 676/2017	
<b>SISTEMA ANTISPRAY</b>		Resolução Contran nº 762/2018	-
<b>SISTEMA DE FREIOS E FREIO ABS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 06/1992 (Item 3.10)	Resolução Contran nº 380/2011 Resolução Contran nº 395/2011 Resolução Contran nº 519/2015 Resolução Contran nº 535/2015 Resolução Contran nº 596/2016	NTC nº 5375/2012 Resolução nº 3752/2015 (Ministerio de Transporte)

**Tabela 24 – Itens analisados e lista de normas identificadas**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 6.5.2. Limites de dimensões e pesos

A Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, internalizada no Brasil por meio do Decreto nº 7.282/2010, aprova o *Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas*. Tal documento estabelece os pesos e dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. Os limites de pesos estão definidos no art. 4º da resolução, reproduzidos na Tabela 25.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (T)
Simplex	2	6
Simplex	4	10,5
Duplo	4	10
Duplo	6	14
Duplo	8	18
Triplô	6	14
Triplô	10	21
Triplô	12	25,5

**Tabela 25 – Limites de peso dos veículos no Mercosul**

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

O Anexo VIII da LIV Reunião do SGT nº 5 (2018) modifica a Resolução Mercosul/GCM nº 65/2008, aumentando em 7 t o peso autorizado no eixo direcional dianteiro de veículos de transporte coletivo de passageiros, caso estes estejam equipados com pneus superlargos<sup>18</sup> e suspensão com amortecedores. Não foi definido o prazo para incorporação da normativa às legislações internas dos países.

Ademais, no Anexo X da LV Reunião do SGT nº 5 (2019b) estabeleceu-se que, caso o veículo exceda os limites permitidos pelo Mercosul, as autoridades competentes dos Estados-Partes devem aplicar o regime nacional de sanções. No Anexo IX da Reunião Técnica Preparatória à Reunião LVI do SGT nº 5 (2019) também ficou definido que os Estados-Partes do Mercosul devem

<sup>18</sup> Por pneu superlargo entende-se um pneu com mais de um metro de diâmetro, com largura superior a 385 milímetros, desenhado para ser utilizado em eixos dianteiros de veículos com peso bruto total maior ou igual a 16,5 t.

continuar trabalhando para harmonizar um sistema de tolerância comum. Todavia, não foi definida uma data para a incorporação da normativa aos regulamentos internos dos países.

Já o art. 8º da Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, por sua vez, dispõe sobre a regulamentação das dimensões máximas permitidas para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do Mercosul, conforme a Tabela 26.

<b>DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO</b>	<b>LIMITE (M)</b>
<b>Comprimento máximo (m)</b>	
Caminhão simples	14
Caminhão com reboque	20
Reboque	8,6
Caminhão com semirreboque	18,6
Caminhão com semirreboque e reboque	20,5
Ônibus de longa distância	14
<b>Largura máxima (m)</b>	<b>2,6</b>
<b>Altura máxima (m)</b>	
Ônibus de longa distância	4,1
Caminhão	4,3

**Tabela 26 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul**

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

Sobre o procedimento de pesagem, o art. 5º da mesma resolução dispõe que, até que seja harmonizado um procedimento no âmbito do Mercosul, deve ser respeitada a norma vigente no país transitado (MERCOSUL, 2008).

Conforme exposto anteriormente, CAN (2001) estabeleceu 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 de 2001. Essa decisão foi internalizada pela Colômbia por meio da Resolução nº 4100 de 2004, a qual estabelece em seu art. 14 que os veículos que realizam transporte internacional de mercadorias devem cumprir com os valores de pesos e dimensões estabelecidos pela Decisão 491 de 2001 da CAN (COLOMBIA, 2004b).

A Tabela 27 apresenta os valores máximos de dimensões dos veículos que transportam cargas, no âmbito da CAN, expostos no Apêndice 2 da Decisão 491/2001.

<b>DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO</b>	<b>LIMITE (M)</b>
<b>Altura máxima (m)</b>	4,1
<b>Largura máxima (m)</b>	2,6
<b>Comprimento máximo (m)</b>	
Caminhão com dois eixos	12,0
Caminhão com três e quatro eixos	12,2
Combinações de caminhão-trator e semirreboque no caso de caminhões-cegonha provenientes da Colômbia, Peru e Venezuela; e com autorização especial para Bolívia e 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 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)
<b>Veículos com eixo simples</b>		
Com duas rodas	6.000	-
Com quatro rodas	11.000	-
<b>Veículos com dois eixos consecutivos, com quatro ou mais rodas cada um</b>	20.000	18.000 (Bolívia e Peru)
<b>Veículos com três eixos consecutivos, com quatro ou mais rodas cada um</b>	24.000	-
<b>Caminhões</b>		
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	-
<b>Caminhão-trator com semirreboque</b>		
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)
<b>Caminhões com reboque</b>		
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		
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)
<b>Caminhões com reboque balanceado</b>		
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	-
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)
<b>Reboque balanceado</b>		
Reboque balanceado com um eixo	8.000	-
Reboque balanceado com dois eixos	15.000	-
Reboque balanceado com três eixos	15.000	-

Tabela 28 – 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 casos 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 8 rodas. Para eixos traseiros simples, cujo peso máximo é de 11.000 kg (conforme exposto na Tabela 28), 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 48.000 kg – à exceção da Bolívia, cujo peso máximo é 45.000 kg. Nesse sentido, a tolerância para o peso extra só é permitida caso o valor total não ultrapasse o limite autorizado.

A Decisão nº 491/2001 ainda determina, em seu Apêndice 1, os valores máximos de dimensões dos veículos que transportam passageiros, no âmbito da CAN, os quais são exibidos na Tabela 29.

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

**Tabela 29 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN**

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

Durante a análise, foram identificadas diferenças nos valores e na abordagem das normativas sobre limites de dimensões e pesos dos veículos. Identifica-se que, no caso do Brasil, a norma do Mercosul relativa aos limites de peso é mais simplificada, e estes são dados em relação à quantidade de eixos e rodas. Já no caso da Colômbia, a normativa expedida pela CAN determina os limites de peso para cada tipo de veículo, definindo, ainda, exceções à regra – o que torna a normativa mais extensa. Em relação aos limites de dimensões, as normativas do Brasil e da Colômbia são semelhantes, havendo uma pequena divergência nos valores estabelecidos.

### 6.5.3. Limites ambientais

Nesta seção são abordadas as legislações nacionais e dos blocos de integração regional acerca dos limites para a emissão de gases e de ruídos.

O Mercosul, organização da qual o Brasil é um Estado-Membro, por meio da Resolução Mercosul/GMC nº 84/1994 (MERCOSUL, 1994b), aprovou o Regulamento Técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes. A redação deste é fundamentada na Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº 8/1993, que faz parte do ordenamento jurídico brasileiro. A Resolução Conama nº 8/1993 estabelece os limites máximos de emissão de

poluentes para os motores a diesel, destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados, definindo como limites:

- » CO (g/kWh): 4,0 g/kWh<sup>19</sup>
- » HC (g/kWh): 1,1 g/kWh
- » NO (g/kWh): 7,0 g/kWh
- » Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh (BRASIL, 1993).

No âmbito interno do Brasil, destaca-se o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), instituído pela Resolução Conama nº 18/1986, do qual faz parte a Coordenação do Meio Ambiente da ANTT. O Proconve desenvolve ações que objetivam:

- » Reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores, visando o atendimento aos padrões de qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos.
- » Promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes.
- » Criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso.
- » Promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores.
- » Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados.
- » Promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras da atmosfera (BRASIL, 1986, não paginado).

A Resolução Conama nº 403/2008 dispõe sobre a fase P-7 de exigência do Proconve para veículos pesados. Assim, os novos limites foram estabelecidos tendo como base valores da EURO V, sendo eles:

- » CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- » THC (g/kWh): 0,46 g/kWh
- » NO (g/kWh): 2,0 g/kWh
- » Partículas (g/kWh): 0,02 g/kWh
- » Opacidade (m-1): 0,5 m-1
- » NH3(ppm): 25 ppm (BRASIL, 2008).

Em 2018 foi publicada a Resolução Conama nº 490/2018, que estabelece a Fase Proconve P8 de exigências do programa para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências. Os novos limites máximos definidos deverão ser aplicados a partir de 2022 para novos veículos,

---

<sup>19</sup> g/kWh (grama por quilowatt-hora) refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

que nunca obtiveram Licença para Uso da Configuração de Veículo Motor (LCVM), e a partir de 2023 para os demais veículos abrangidos pela resolução (BRASIL, 2018a).

Assim, os futuros limites máximos para emissão de poluentes para veículos pesados, considerando a Fase Proconve P8, são:

- » CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- » THC (g/kWh): 0,13 g/kWh
- » NOx (g/kWh): 0,4 g/kWh
- » Partículas (g/kWh): 0,01 g/kWh
- » Opacidade (m-1): 0,4 m-1
- » NH3(ppm): 10 ppm (BRASIL, 2018).

A CAN, organização da qual a Colômbia é um Estado-Membro, não possui normativa quanto a limites de emissões de poluentes ou de ruídos sonoros. Em relação às normas internas do país, a Lei nº 769/2002 estabelece a obrigatoriedade da revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes para todos os veículos que circulam no país, à exceção dos veículos de placas estrangeiras, como exposto no início deste capítulo. O art. 103 da mesma lei define que o governo regulamentará os níveis permissíveis de emissão de gases contaminantes produzidos por fontes móveis terrestres, bem como os equipamentos e procedimentos dessas medições.

A Resolução nº 1111 de 2013, expedida pelo Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, define os níveis máximos permissíveis de emissão de gases contaminantes por fontes móveis terrestres, de acordo com as novas resoluções adotadas nos Estados Unidos da América (EUA) e na União Europeia (UE) (COLOMBIA, 2013b). Essa norma modifica a Resolução nº 910 de 2008, publicada pelo então Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a qual, além de determinar os antigos limites de emissão, expõe também os requisitos e as certificações aos quais os veículos estão sujeitos (COLOMBIA, 2008b).

Os limites de emissão para veículos pesados de Ciclo Otto que operam com gás natural ou Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), avaliados mediante o Ciclo Transitório de Serviço Pesado<sup>20</sup>, são exibidos na Tabela 30.

CATEGORIA DO VEÍCULO	CO	NOX+NMHC
LHDGE: <i>Light Heavy-Duty Gasoline Engines</i> – qualquer motor a gasolina instalado em um <i>Heavy-Duty Vehicle</i> (HDV) cujo peso bruto seja superior a 3.856kg e inferior ou igual a 6.350 kg	14,4 (g/bHP-h) <sup>21</sup>	1,0 (g/bHP-h)
HHHGE: <i>Heavy Heavy-Duty Gasoline Engines</i> – qualquer motor a gasolina instalado em um HDV cujo peso bruto veicular seja superior a 6.350 kg	37,1 (g/bHP-h)	1,0 (g/bHP-h)

**Tabela 30 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelo Ciclo Transitório de Serviço Pesado**

Fonte: Colômbia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

<sup>20</sup> Ciclo de prova dinâmica estabelecido pela Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA, do inglês – Environmental Protection Agency) para determinar as emissões pelo tubo de escape dos motores utilizados em veículos pesados.

<sup>21</sup> Gramas por cavalo-vapor.

Os limites de emissão para veículos pesados de Ciclo Otto que operam com gás natural ou GLP, avaliados mediante o Ciclo Europeu de Transição (ETC, do inglês – European Transient Cycle)<sup>22</sup>, são expostos na Tabela 31.

CATEGORIA DO VEÍCULO	CO	NMHC <sup>23</sup>	CH4	NOX
N2: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso bruto seja superior a 3,5 t e inferior a 12 t				
N3: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso bruto seja superior a 12 t	4,0	0,55	1,1	3,5
M2: veículos destinados ao transporte de passageiros, com capacidade para oito passageiros (além do condutor), e cujo peso bruto não seja superior a 5 t	(g/kWh) <sup>24</sup>	(g/kWh)	(g/kWh)	(g/kWh)
M3: veículos destinados ao transporte de passageiros, com capacidade para oito passageiros (além do condutor), e cujo peso bruto seja superior a 5t				

**Tabela 31 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelo Ciclo ETC**

Fonte: Colombia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os limites máximos de emissão de gases para veículos leves e medianos com motor de Ciclo Diesel, avaliados mediante o Novo Ciclo Europeu (NEDC, do inglês – New European Driving Cycle)<sup>25</sup>, estão apresentados na Tabela 32.

CATEGORIA DE VEÍCULO	CO (G/KM)	NOX (G/KM)	HC+NOX (G/KM)	MATERIAL PARTICULADO (G/KM)	
N1: Veículo desenhado e construído para transportar até oito passageiros mais o condutor	0,50	0,25	0,30	0,025	
M1: Veículo desenhado e construído para transportar carga, com um peso bruto veicular superior a 3,5 t	Classe I <sup>26</sup>	0,50	0,25	0,30	0,025
	Classe II <sup>27</sup>	0,63	0,33	0,39	0,040
	Classe III <sup>28</sup>	0,74	0,39	0,46	0,060

**Tabela 32 – Limites de emissão de gases para veículos leves e medianos avaliados pelo Ciclo NEDC**

Fonte: Colombia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

<sup>22</sup> Ciclo de prova dinâmica estabelecido pela União Europeia com o objetivo de certificar as emissões de veículos pesados. Consiste em 1.800 modos transientes, segundo a segunda, simulando condições reais de uso.

<sup>23</sup> Hidrocarboneto não metano.

<sup>24</sup> Gramas por quilowatt-hora.

<sup>25</sup> Ciclo de prova dinâmica estabelecido pela União Europeia para certificar veículos leves. Esse ciclo é similar ao ECE15+EUDC, com a diferença de que no novo ciclo a medição das emissões começa quando o veículo é iniciado e não após ter sido preaquecido.

<sup>26</sup> Para as regulamentações Euro 1 e Euro 2, a Classe I inclui qualquer veículo de Ciclo Otto da categoria N1, com um peso de referência que não seja superior a 1.250 kg. Para as regulamentações Euro 3 e Euro 4, a Classe I inclui qualquer veículo de Ciclo Diesel da categoria N1 com um peso de referência menor ou igual a 1.305 kg. Veículos da categoria N1 são veículos que transportam cargas, cujo peso bruto veicular não seja superior a 3,5 t.

<sup>27</sup> Para as regulamentações Euro 1 e Euro 2, a Classe II inclui qualquer veículo de Ciclo Otto da categoria N1 com um peso de referência superior a 1.250 kg e inferior a 1.700 kg. Para as regulamentações Euro 3 e Euro 4, a Classe II inclui qualquer veículo de Ciclo Diesel da categoria N1 com um peso de referência superior a 1.305 kg e inferior ou igual a 1.760 kg.

<sup>28</sup> Para as regulamentações Euro 1 e Euro 2, a Classe III inclui qualquer veículo de Ciclo Otto da categoria N1 com um peso de referência superior a 1.700 kg. Para as regulamentações Euro 3 e Euro 4, a Classe III inclui qualquer veículo de Ciclo Diesel da categoria N1 com um peso de referência superior a 1.760 kg.

Os limites máximos de emissão de gases para veículos leves e medianos com motor de Ciclo Diesel, avaliados mediante o Ciclo FTP (do inglês – Federal Test Procedure)<sup>29</sup>, são exibidos na Tabela 33.

CATEGORIA DE VEÍCULO		CO (G/KM)	HCNM (G/KM)	NOX (G/KM_	MATERIAL PARTICULADO (G/KM)
Estandarte intermediário <sup>30</sup>	<i>Light-Duty Vehicle (LDV)</i> <sup>31</sup>	2,11	0,047	0,124	0,037
	<i>Light-Duty Truck 1 (LDT1)</i> <sup>32</sup>				
	<i>Light-Duty Truck 2 (LDT2)</i> <sup>33</sup>				
	<i>Light-Duty Truck 3 (LDT3)</i> <sup>34</sup>				
	<i>Light-Duty Truck 4 (LDT4)</i> <sup>35</sup>				
	<i>Medium-Duty Passenger Vehicle (MDPV)</i>				
Estandarte final <sup>36</sup>	<i>Light-Duty Vehicle (LDV)</i>	2,61	0,056	0,186	0,037
	<i>Light-Duty Truck 1 (LDT1)</i>				
	<i>Light-Duty Truck 2 (LDT2)</i>				
	<i>Light-Duty Truck 3 (LDT3)</i>				
	<i>Light-Duty Truck 4 (LDT4)</i>				
	<i>Medium-Duty Passenger Vehicle (MDPV)</i> <sup>37</sup>				

**Tabela 33 – Limites de emissão de gases para veículos leves e medianos avaliados pelo Ciclo FTP**

Fonte: Colombia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os limites máximos de emissão de gases para veículos pesados com motor de Ciclo Diesel avaliados pelo Ciclo Europeu de Estado Contínuo (ESC, do inglês – European Stationary Cycle), Ciclo ETC e Ciclo Europeu de Resposta de Carga ERL (ERL, do inglês – European Load Response) são expostos na Tabela 34.

CATEGORIA DE VEÍCULO	SUBCATEGORIA	CO	HC	HCNM	NOX	MATERIAL PARTICULADO	OPACIDADE
N2: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso	Ciclo ESC (Ciclo Europeu de	1,5 (g/kWh)	0,46 (g/kWh)	-	3,5 (g/kWh)	0,02 (g/kWh)	-

<sup>29</sup> Ciclo de prova dinâmico estabelecido pela EPA para os veículos leves e medianos.

<sup>30</sup> É a certificação para 80.515 km (ou 50.000 milhas) realizada mediante prova dinamométrica, no ciclo FTP.

<sup>31</sup> Veículo utilizado no transporte de passageiros, ou outra derivação deste, com capacidade de até 12 passageiros e peso bruto veicular inferior ou igual a 3.856kg.

<sup>32</sup> Qualquer veículo LLDT (do inglês – *Light-Light Duty Truck*) com um peso LVW (do inglês – *Loaded Vehicle Weigth*) de até 1.701 kg. Definição de LLDT: classificação dentro do LDT, sendo este referente a qualquer veículo automotor com um peso bruto veicular de 3.856 kg ou menos, com um peso neto de 2.722 kg ou menos e com uma área frontal básica de 4,18 m<sup>2</sup> ou menos, que é desenhado para o transporte de cargas ou de passageiros, ou para o transporte de passageiros com capacidade para mais de 12 passageiros. Definição de LVW: peso neto veicular acrescido de 136 kg.

<sup>33</sup> Qualquer veículo LLDT com um peso LVW superior a 1.701 kg.

<sup>34</sup> Qualquer veículo HLDT (do inglês – *Heavy Light-Duty Truck*) com um peso ALVW (do inglês – *Ajusted Loaded Vehicle Weigth*) de até 2.608 kg. Definição de ALVW: média numérica do peso neto veicular e do peso bruto veicular.

<sup>35</sup> Qualquer veículo HLDT com um peso ALVW superior a 2.608 kg.

<sup>36</sup> É a certificação para 193.237 km (ou 120.000 milhas) realizada mediante prova dinamométrica pelo ciclo FTP.

<sup>37</sup> Qualquer HDV com um peso veicular inferior a 4.537 kg e desenhado para o transporte de passageiros.

CATEGORIA DE VEÍCULO	SUBCATEGORIA	CO	HC	HCNM	NOX	MATERIAL PARTICULADO	OPACIDADE
bruto é superior a 3,5 t e inferior a 12 t	Estado Contínuo) <sup>38</sup>						
N3: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso bruto é superior a 12 t	Ciclo ETC (Ciclo Europeu de Transição)	4,0 (g/kWh)	-	0,55 (g/kWh)	3,5 (g/kWh)	0,03 (g/kWh)	-
M2: veículos destinados ao transporte de passageiros, com capacidade para oito passageiros (além do condutor), e cujo peso bruto não é superior a 5 t	Ciclo ELR (Ciclo Europeu de Resposta em Carga) <sup>39</sup>	-	-	-	-	-	0,5 m-1
M3: veículos destinados ao transporte de passageiros, com capacidade para oito passageiros (além do condutor), e cujo peso bruto é superior a 5 t							

**Tabela 34 – Limites de emissão de gases para veículos pesados avaliados pelos ciclos ESC, ETC e ERL**

Fonte: Colombia (2013b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Observa-se que as legislações brasileira e colombiana utilizam a mesma linguagem para determinar os limites de emissões de gases, de material particulado e da opacidade (índice de fumaça): em ambas são definidos limites máximos para motores de Ciclo Diesel (ignição por compressão) e de Ciclo Otto (ignição por centelha); e em ambas a medição das emissões de veículos pesados deve ser efetuada pelos métodos e procedimentos definidos para os ciclos ETC, ESC e ERL. Além disso, verifica-se que as legislações dos países seguem as diretivas do Parlamento Europeu na determinação de seus respectivos limites ambientais. Todavia, apesar das semelhanças, a legislação colombiana é mais específica ao determinar os limites ambientais para cada tipo de veículo, ao passo que a normativa brasileira define limites para veículos pesados de forma mais genérica.

No que se refere aos limites de ruído, o Anexo único, art. 6º, da Resolução Mercosul/GMC nº 128/1996 estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico para diferentes categorias de veículo. Os valores encontram-se na Tabela 35.

CATEGORIA DO VEÍCULO	DB(A)	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, e veículos de uso misto derivados de automóveis	77	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	Com peso máximo até 2.000 kg	78
	Com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	79
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	Com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204 cv)	80
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	83

<sup>38</sup> Ciclo de prova dinâmica estabelecido pela União Europeia com o objetivo de certificar as emissões de veículos pesados. Consiste em um ciclo de ensaio com 13 modos de operação em regime constante.

<sup>39</sup> Ciclo de prova dinâmica estabelecido pela União Europeia com o objetivo de medir a opacidade. Ciclo de ensaio que consiste em uma sequência de quatro patamares a rotações constantes e cargas crescentes de 10% a 100%, para determinação da opacidade da emissão do escapamento.

CATEGORIA DO VEÍCULO		DB(A)
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	Com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102 cv)	81
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102 cv) e que não exceda 150 kW (204 cv)	83
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	84

**Tabela 35 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul**  
 Fonte: Mercosul (1996). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2001 visualizados na Tabela 36. Nota-se que os valores permitidos de ruídos são menores do que os exigidos pelo Mercosul.

CATEGORIA DO VEÍCULO		DB(A)
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos		74
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	Com peso máximo até 2.000 kg	76
	Com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	Com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204 cv)	78
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	80
	Com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102 cv)	77
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	Com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102 cv) e que não exceda 150 kW (204 cv)	78
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	80

**Tabela 36 – Limites de ruídos para veículos no Brasil**  
 Fonte: Conama (2001a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Resolução Conama nº 490/2018 também aborda o tema ruídos, estabelecendo novos limites de emissão de ruído de passagem, bem como seu cronograma de aplicação:

Art. 17. Ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído de passagem a serem atendidos pelos veículos pesados da Fase PROCONVE P8, conforme Tabela 4 do Anexo desta Resolução.

§ 1º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 1 passam a vigorar a partir do início da Fase PROCONVE P8, para todos os modelos de veículos.

§ 2º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 2 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2027, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2028 para todos os modelos de veículos da Fase PROCONVE P8.

§ 3º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 3 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2032, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2033, para todos os modelos de veículos da Fase PROCONVE P8. (BRASIL, 2018a, p. 153-154).

A Tabela 37 apresenta os novos limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário, da Fase Proconve P8, conforme o Anexo da Resolução Conama nº 490/2018.

CATEGORIA DE VEÍCULO		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3
M2: veículos para o transporte de passageiros, que não tenham mais de 8 assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa máxima não superior a 5 t	Peso máximo de 3,856 t e potência nominal de 135 kW	75	73	72
	Peso máximo de 3,856 t e potência nominal superior a 135 kW	75	74	72
M3: veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais de 8 assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa máxima superior a 5 t	Peso máximo de 5 t e potência nominal até 150 kW	76	74	73
	Peso máximo de 5 t e potência nominal de 150 kW a 250 kW	78	77	76
	Peso máximo de 5 t e potência nominal maior que 250 kW	80	78	77
N2: veículos projetados e construídos para o transporte de carga e que contenham uma massa máxima superior a 3,5 t, porém não superior a 12 t	Peso máximo de 3,856 t a 12 t e potência nominal até 135 kW	77	75	74
	Peso máximo de 3,856 t a 12 t e potência nominal maior que 135 kW	78	76	75
	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal até 150 kW	79	77	76
N3: veículos projetados e construídos para o transporte de carga e que contenham uma massa máxima superior a 12 t	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal de 150 kW a 250 kW	81	79	77
	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal superior a 250 kW	82	81	79

**Tabela 37 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário (Proconve P8)**

Fonte: Brasil (2018a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por fim, a Resolução Contran nº 764/2018 estabelece o método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina em veículos automotores, definindo os níveis mínimos e máximos permissíveis de 87 dB e 112 dB, respectivamente (CONTRAN, 2018d).

No caso da Colômbia, o art. 104 da Lei nº 769/2002 define que todo veículo deve estar equipado com um aparelho para produzir sinais acústicos de intensidade (buzina), que não excedam os limites indicados pelas autoridades ambientais, e que só podem ser utilizados para prevenção de acidentes e em casos de emergência. Fica a cargo dos ministérios responsáveis pelo transporte e pelo meio ambiente a busca pela redução da poluição sonora em áreas de perímetro urbano. O artigo também proíbe o uso e a instalação de acessórios concebidos para produzir ruídos em veículos, bem como a circulação de veículos que não possuem um sistema silencioso em boas condições. Ademais, o trânsito de veículos de transporte de cargas é restrito em vias públicas de setores de tranquilidade e silêncio (COLOMBIA, 2002).

A Resolução nº 627 de 2006 do Ministério de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial estabelece o regulamento nacional de emissão de ruído e ruído ambiental. A resolução define que para os setores de tranquilidade e silêncio, conforme mencionado anteriormente, os limites máximos de emissão de ruído em decibéis são de 55 db(A) para o dia e 50 db(A) para a noite. Compõem esse setor os hospitais, as bibliotecas, os berçários, os sanatórios e as residências geriátricas (COLOMBIA, 2006b).

Quanto aos ruídos emitidos por veículos, a Resolução nº 627/2006 (COLOMBIA, 2006) determina que, para o estabelecimento de limites máximos permissíveis de emissão de ruído,

os CDAs devem realizar medições do ruído emitido pelos veículos automotores e motocicletas, em estado estacionário, de acordo com as determinações da Resolução nº 3.500 de 2005 do Ministério de Transporte. Todavia, essa resolução foi revogada pela Resolução nº 3.768 de 2013, do mesmo ministério, a qual não expediu novas definições sobre a emissão de ruídos por veículos automotores (COLOMBIA, 2005a). Já a Resolução nº 6.589 de 2019 do Ministério de Transporte, que modifica a Resolução nº 3.768/2013, também não discorre acerca das emissões de ruído.

Por outro lado, a Resolução nº 3.768 de 2013 determina que as revisões técnico-mecânicas e de emissões contaminantes devem ser realizadas de acordo com o disposto nas NTCs 5.375 e 5.385. A NTC 5.385 (ICONTEC, 2006), por sua vez, cita a NTC 4.194 como referência normativa e define que, para a aplicação da NTC 5.385, a NTC 4.194 é indispensável. Esta última norma expõe as instruções para realizar a medição dos níveis de pressão sonora emitidas por veículos automotores em estado estacionário (ICONTEC, 2007). Todavia, não são definidos os limites de emissão de ruído sonoro para veículos automotores.

Observa-se, portanto, que há significativas divergências entre a normativa brasileira e a colombiana. No que tange à determinação de limites de emissão de ruídos, verificou-se uma ausência de regulação por parte da Colômbia, enquanto que no Brasil as normativas se fazem presentes.

Destaca-se, por fim, a importância da realização de um processo que conduza à atualização da legislação nesses aspectos, a ser feita de forma dinâmica, se justificando devido ao surgimento de novas tecnologias e à crescente importância que o tema possui em âmbito mundial. Assim, a alteração e a harmonização das normativas devem ser realizadas de forma contínua.

## 6.6. INFRAÇÕES E SANÇÕES

No que se refere à regulação das bases gerais para o transporte internacional de cargas e passageiros aplicáveis aos países signatários, o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) não esgota o tema, e seu Segundo Protocolo Adicional, incorporado ao ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 5.462 (BRASIL, 2005), dispõe complementarmente sobre infrações e sanções. A Colômbia não é signatária do ATIT e não possui acordos bilaterais celebrados com o Brasil sobre o transporte internacional terrestre.

O ATIT (BRASIL, 1990b) estipula, no art. 34 I, que 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 se houverem produzido, 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.

As penalidades às infrações deverão ser graduais, de aplicação ponderada e mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença – art. 34 II (BRASIL, 1990b).

Já o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT (BRASIL, 2005) estabelece que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante processo administrativo que permita sua defesa.

O capítulo I determina que os organismos de aplicação de cada país levarão ao conhecimento dos homólogos de outros Países-Membros o nome do órgão fiscalizador e as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa, a fim de difundi-los entre os transportadores internacionais autorizados. Disciplina, ainda, que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante processo administrativo que permita sua defesa. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção.

O capítulo II versa sobre as infrações e suas classificações. Define, também, as infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas a cargas e aos passageiros. O art. 6º estipula as seguintes sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença (BRASIL, 2005).

O art. 6º dispõe, ainda, sobre a aplicabilidade das sanções de acordo com os critérios da autoridade, a exigência de comunicação à autoridade competente do país que outorgou a Licença Originária em casos de infrações gravíssimas, condicionando que nenhum veículo habilitado, com a documentação em ordem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente.

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 tratam da progressão das seguintes sanções: caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada uma sanção do grau seguinte (art. 7º). Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a Licença Complementar suspensa por um período de 180 dias (art. 8º). 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. Esta não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo prazo de cinco anos (art. 9º) (BRASIL, 2005).

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 (art. 10) (BRASIL, 2005).

De modo geral, salienta-se que, das disposições do Segundo Protocolo Adicional, relativo ao transporte, são extraídas as principais infrações a serem consideradas e refletidas nas legislações nacionais de cada país signatário, tanto para as operações de transporte de carga como para o transporte de passageiros.

No caso da Colômbia, a normativa de âmbito internacional a ser levada em consideração provém da Comunidad Andina de Naciones (CAN). Nesse sentido, foram três as principais decisões identificadas no que tange ao tema de infrações e sanções no transporte internacional para o bloco: 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 diz respeito ao transporte internacional de passageiros, a Decisão CAN nº 398/1997 estabelece uma série de procedimentos a serem seguidos em relação às condições de transporte, aos documentos e às autorizações, à tripulação, aos aspectos aduaneiros e

migratórios, aos contratos etc., alguns dos quais serão apontados na subseção a seguir. No entanto, a decisão não classifica níveis de infrações, e tampouco especifica as sanções aplicáveis no caso de descumprimento a cada um dos procedimentos por ela previstos. Algumas de suas disposições, contudo, são que, de acordo com o art. 28, a licença do condutor não poderá ser retida em caso de infrações de trânsito sancionáveis apenas com multa quando este estiver efetuando transporte internacional, e que, consoante ao art. 68, os condutores de veículos habilitados devem seguir as disposições de trânsito vigentes nos países pelos quais circulam (CAN, 1997a).

Já a Decisão CAN nº 467/1999, concernente ao transporte internacional rodoviário de carga, determina, no art. 3º, que as sanções aplicáveis sobre o tema são: advertência escrita, suspensão e cancelamento de autorizações. Dita, ainda, no art. 4º, que para efeito de sanções as infrações se classificam em: leves, graves e gravíssimas. Por sua vez, o 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. Por fim, o art. 9º evidencia 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).

Em matéria de trânsito aduaneiro, por sua vez, as infrações e as sanções são abordadas no capítulo X da Decisão CAN nº 617/2005. As infrações são listadas no art. 56, enquanto o regime de sanções é definido na segunda seção (arts. 57, 58 e 59). No art. 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).

Em âmbito doméstico, no que diz respeito às sanções cabe destacar a Lei nº 105/1993, pela qual se ditam disposições básicas sobre o transporte, que define, no art. 9º (modificado parcialmente pelo Decreto nº 1.122/1999, declarado inexecutável), quais são os sujeitos das sanções por violação das normas de transporte, além de quais serão as sanções aplicadas, que consistem em: 1) advertência; 2) multas; 3) suspensão de matrículas, licenças, registros ou autorizações de operação; 4) cancelamento de matrículas, licenças, registros ou autorizações de operação; 5) suspensão ou cancelamento da licença de funcionamento da empresa transportadora; e 6) imobilização ou retenção de veículos (COLOMBIA, 1993b).

Dito isso, cabe destaque também à Lei nº 336/1996, pela qual se adota o estatuto nacional de transporte, cujo capítulo 9 (alterado parcialmente pelo Decreto nº 1.122/1999, declarado inexecutável) detalha os casos em que cada tipo de sanção supramencionado deve ser aplicado. Cabe atentar ao fato de que o art. 49, que expõe as situações que se aplicam imobilização ou retenção de equipamentos, foi modificado parcialmente (item g) pelo art. 50 da Lei nº 1.762/2015. Já no caso específico das multas (art. 46), a lei dita que elas sejam aplicadas a todos os casos que constituam violação às normas de transporte aos quais não seja atribuída uma sanção específica, para a modalidade de transporte terrestre, elas devem variar de um a 500 salários mínimos mensais vigentes (COLOMBIA, 1996a, 2015c).

### 6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros

O capítulo II do Segundo Protocolo (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, não paginado).

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, não paginado).

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, não paginado).

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, não paginado).

No Brasil, a Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 233/2003 (ANTT, 2003), consolidada com suas posteriores alterações, regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizado por operadora brasileira. Lista, ainda, um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário, de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. Essa resolução contempla boa parte das infrações dispostas no ATIT, principalmente aquelas referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações.

No geral, a norma brasileira aborda de maneira mais detalhada as infrações que constam no Segundo Protocolo Adicional. Prevê-se a aplicação, pelas empresas brasileiras na prestação de serviços de transporte internacional, das normas contidas no ATIT e em seu Segundo Protocolo Adicional, e, quando estes forem omissos, aplica-se a Resolução de Referência, desde que esta não contrarie as normas dos acordos e das convenções internacionais.

A Resolução ANTT nº 4.282/2014 (ANTT, 2014a), que dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros, controlados pela ANTT, estabelece as regras para remarcação e reembolso de bilhetes, em harmonia com as disposições do ATIT e conforme regulamentação da regra geral contida na Lei nº 11.975/2009 (BRASIL, 2009c). Recentemente, a referida normativa foi alterada pela Resolução ANTT nº 5.285/2017, que dispõe sobre o esquema operacional de serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização (ANTT, 2017).

A Resolução ANTT nº 3.075/2009, por sua vez, regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial (ANTT, 2009b). Recentemente, essa resolução sofreu alterações para sua adequação ao Estatuto da Juventude.

A Resolução ANTT nº 5.083/2016 (ANTT, 2016b) aprova o regulamento que disciplina o processo administrativo para a aplicação de penalidades decorrentes da legislação de transportes, cumprindo, assim, o disposto no art. 1º do Segundo Protocolo Adicional.

O capítulo III da resolução em comento destina-se, particularmente, a regular a apuração de infrações na prestação de serviços de transporte terrestre internacional, a competência e as formalidades para a aplicação de penalidades. Esta estabelece, ainda, um prazo específico para a interposição de recurso e para a comunicação ao país que concedeu a Licença Originária (ANTT, 2016b).

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.

Assim, cabe destacar que algumas das normas estabelecidas pela decisão são que, conforme o art. 69, a tripulação dos veículos habilitados não poderá exercer em País-Membro distinto de sua nacionalidade ou residência nenhuma outra atividade remunerada, com exceção do transporte que se encontre realizando, e que, de acordo com o 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 País-Membro respectivo (CAN, 1997a).

Além disso, quanto às condições de transporte, estabelece-se 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, 1997a, 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, que 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 o 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).

No âmbito doméstico da Colômbia, por sua vez, cabe destacar a Resolução do Ministerio do Transporte (MinTransporte) nº 10.800/2003, que codifica as normas de transporte terrestre público automotor. Na seção de sanções às empresas de transporte público de passageiros e misto por rodovia, são listadas 30 infrações, algumas das quais são:

- » Não manter atualizada a relação do equipamento com o qual presta serviço.
- » Não fornecer a informação que haja sido solicitada e que não conste nos arquivos da entidade solicitante.
- » Permitir a operação dos veículos vinculados sem portar os distintivos desta ou o apontado pelas disposições legais vigentes segundo a modalidade de serviço.
- » Permitir a prestação do serviço em veículos sem *Tarjeta de Operación* (documento único que autoriza a realização do transporte de passageiros) ou com esta vencida.
- » Modificar o nível de serviço autorizado.
- » Permitir a prestação de serviço em veículos sem as condições de segurança necessárias.
- » Exigir documentos adicionais aos estabelecidos na lei para o trâmite dos documentos que permitem a operação.
- » Vincular a empresa ou permitir a prestação de serviço em veículos não homologados para esta modalidade de serviço pelo Ministério de Transporte ou por quem o substitua.
- » Não manter vigentes os contratos de responsabilidade civil contratual e extracontratual exigidos que as amparem, incluindo a todos os veículos vinculados, dos riscos inerentes à atividade transportadora.
- » Carecer de um programa e um sistema de manutenção preventivo para os veículos.
- » Permitir a prestação de serviço em veículos conduzidos por pessoas em estado de embriaguez ou sob efeito de substâncias alucinógenas.
- » Permitir a prestação de serviço excedendo a capacidade transportadora autorizada em número de passageiros, conforme o estabelecido na Ficha de Homologação.
- » Exceder a capacidade transportadora autorizada à empresa.
- » Não manter em operação os mínimos de capacidade transportadora autorizada.
- » Despachar serviços de transporte em rotas ou percursos não autorizados.
- » Não ter Fundo de Reposição nem reportar à autoridade competente os valores consignados (COLOMBIA, 2003, p. 7-10, tradução nossa).

Além disso, a resolução supramencionada define as infrações associadas aos proprietários, aos possuidores e aos detentores de veículos de transporte público terrestre de passageiros e misto por rodovia, as quais consistem em:

- » Não manter o veículo em ótimas condições de comodidade e higiene.
- » Não fornecer oportunamente os documentos necessários para tramitar os documentos que permitem a operação dos equipamentos.
- » Não fazer o aporte correspondente ao Fundo de Reposição.
- » Negar-se a prestar o serviço sem causa justificada.

- Não retirar os distintivos da empresa da qual se desvincula.
- Prestar o serviço em um raio de atuação diferente do autorizado.
- Não portar a Planilha de Despacho nas rotas autorizadas.
- Não portar a planilha de viagem ocasional quando se presta o serviço em rotas não autorizadas à empresa (COLOMBIA, 2003, p. 10, tradução nossa).

As infrações citadas na Resolução MinTransporte nº 10.800/2003 não estão classificadas em níveis de gravidade, e tampouco são apontadas sanções para elas. Para as mesmas séries de infrações são atribuídas multas no Decreto nº 3.366/2003, anterior a esta. Este, contudo, teve vários de seus artigos decretados provisoriamente suspensos pela Sentença nº 11001-03-24-000-2008-00098-00/2008, uma vez que estabeleciam limites pecuniários inferiores aos fixados previamente no art. 46 da Lei nº 336/1996 (COLOMBIA, 2003c, 2008a). A Resolução MinTransporte nº 10.800/2003 dispõe sobre as infrações punidas com suspensão ou cancelamento de licenças ou imobilização de veículos, que são apresentadas em seções separadas das infrações mencionadas, e podem ser cometidas tanto no transporte de passageiros quanto no de carga (COLOMBIA, 2003).

Por sua vez, a Lei nº 336/1996, pela qual se adota o Estatuto Nacional de Transporte, estabelece, no art. 46, que as multas na modalidade de transporte terrestre oscilarão entre um e 500 salários mínimos mensais, vigentes de acordo com as implicações da infração cometida, e serão aplicadas nas seguintes situações:

- a) Quando o sujeito não tenha cumprido a advertência.
- b) Em caso de suspensão ou alteração parcial do serviço.
- c) Em caso de o sujeito não fornecer a informação que legalmente o haja sido solicitada, desde que ela não conste nos arquivos da entidade solicitante.
- d) Em casos de aumento ou diminuição não autorizada de tarifas de prestação de serviço, ou quando se comprove que o veículo excede os limites permitidos de dimensões, peso e carga.
- e) Nos casos em que qualquer pessoa natural ou jurídica propicie, permita ou participe da alteração do serviço público de transporte.
- f) Em todos os demais casos de condutas que não tenham associada uma sanção específica e constituam uma violação às normas de transporte (COLOMBIA, 1996a, não paginado, tradução nossa).

Portanto, de acordo com o item f da lei supracitada, entende-se que as infrações mencionadas, que não são atribuídas sanções específicas, estão sujeitas a serem sancionadas com multa de um a 500 salários mínimos mensais vigentes, conforme previsto na Lei nº 336/1996.

### 6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas

O capítulo II do Segundo Protocolo 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, não paginado).

#### 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, não paginado).

#### 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, não paginado).

#### 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, não paginado).

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 Associação Latino-Americana de Integração (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 sem nunca se apresentarem 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).

No Brasil, as infrações relativas ao transporte internacional de cargas, no âmbito do ATIT, estão dispostas e internalizadas no Decreto nº 5.462/2005 (BRASIL, 2005). Complementarmente, as regras de infrações estão acordadas nos respectivos códigos de trânsito e nas demais normativas pertinentes às infrações de trânsito e às sanções aplicáveis.

Já no âmbito da CAN, o tema é regido pela Decisão CAN nº 467/1999. No capítulo II, as infrações são classificadas:

#### 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 de Mercancías 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 Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), Manifesto de Carga Internacional (MCI) ou Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTAI); neste último caso, quando se trate de uma operação realizada sob o regime de trânsito aduaneiro internacional.
8. Apresentar Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) e Manifesto de Carga Internacional (MCI) 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).

Por fim, no âmbito doméstico na Colômbia, cabe destaque novamente para a Resolução MinTransporte nº 10.800/2003, que codifica as normas de transporte terrestre público automotor no país. Nesta há uma seção que lista infrações relativas às empresas de transporte público terrestre de carga e outra para os proprietários ou os titulares de veículos de carga. Além disso, são listadas na resolução infrações punidas com suspensão ou cancelamento de licenças ou imobilização, que podem ser cometidas tanto no transporte de passageiros quanto no de cargas (COLOMBIA, 2003c).

### 6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos

Na normativa do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), a Decisão nº 19/2009 estabelece o Regime de Infrações e Sanções do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no bloco, que 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).

Conforme o artigo 6º, as infrações podem ser classificadas em leves, graves e muito graves, cujas multas são previstas no art. 10, seguindo o tabelamento:

- » Multa de US\$ 200 – por infração leve;
- » Multa de US\$ 1.000 – por infração grave;
- » Multa de US\$ 2.000 – por infração muito grave.

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.

- a) por quatro infrações leves até o equivalente a sete infrações leves, suspensão por 30 dias;
- b) pelo equivalente a oito infrações leves até o equivalente a onze infrações leves, suspensão por 60 dias;
- c) pelo equivalente a doze infrações leves até o equivalente a quinze infrações leves, suspensão por 90 dias;
- d) pelo equivalente a dezesseis infrações leves até o equivalente a vinte e três infrações leves, suspensão por 120 dias;
- e) pelo equivalente a vinte e quatro infrações leves até o equivalente a trinta e nove infrações leves, suspensão por 180 dias; e
- f) pelo equivalente a quarenta ou mais infrações leves, cassação da licença. (MERCOSUL, 2009, p. 13-14).

No Brasil, a ANTT, através da Resolução ANTT nº 5.848/2019, que atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências, reconhece que a inobservância de suas disposições e de suas instruções complementares sujeita o infrator à multa (ANTT, 2019e). De acordo com a Resolução:

- Art. 41. As infrações classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em 4 (quatro) grupos:
- I - Primeiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais);
  - II - Segundo Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais);
  - III - Terceiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais);
  - IV - Quarto Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais);
- § 1º Na reincidência de infrações com idêntica tipificação, no prazo de 12 (doze) meses, a contar do trânsito em julgado da primeira infração cometida, a multa deverá ser aplicada com acréscimo de 25% em relação aos valores estabelecidos neste Artigo.

§ 2º Quando cometidas simultaneamente 2 (duas) ou mais infrações de diferentes tipificações serão aplicadas as penalidades correspondentes a cada uma delas (ANTT, 2019e, p. 88). O Decreto nº 96.044/1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, também dispõe sobre a aplicação de multas. Nos artigos 45 e 46 são

definidas as situações em que o transportador e o expedidor da carga podem ser autuados, bem como a gravidade da penalidade a que estão sujeitos (BRASIL, 1988).

A Resolução ANTT nº 3.880/2012, alterada pela Resolução nº 3.924/2012, estabelece os códigos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (ANTT, 2012). A referida resolução é ressaltada, pois contém a lista de todas as infrações pertinentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos.

Quanto à Colômbia, tem-se, no âmbito da CAN, uma série de disposições a serem cumpridas no que concerne à documentação exigida no transporte de produtos perigosos 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. Nesse sentido, 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 (COLOMBIA, 1999; CAN, 2019b).

Já em âmbito doméstico, o tema é regido pelo Decreto nº 1.609/2002, que regulamenta o transporte terrestre automotor de mercadorias perigosas. No capítulo IV são listadas as obrigações dos atores na cadeia de transporte, separadas por sujeito (remetente e/ou proprietário da carga; destinatário; empresa de transporte; condutor do veículo; e proprietário do veículo), enquanto no capítulo VI são determinadas sanções para cada tipo de infração e ator. Para as infrações sancionadas com multas, os valores variam de um a 200 salários mínimos. No caso das empresas transportadoras, os valores estão entre 20 e 200 salários mínimos (COLOMBIA, 2002b).

#### 6.6.4. 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 habilitados<sup>40</sup>. Atribui, 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 a 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).

Em seu Anexo I, que versa sobre assuntos aduaneiros, os arts. 15, 16 e 17 tratam 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. 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).

---

<sup>40</sup> Pontos habilitados são locais destinados à passagem de veículos. Estes devem ser acordados pelos países signatários do ATIT (art. 30).

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 serem 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).

O tema da fiscalização apoiada na tecnologia também tem sido discutido no âmbito do MERCOSUL, como consta nas atas das últimas reuniões do Subgrupo de Trabalho nº 5 – “Transporte” (SGT-5). O tópico vem sendo abordado desde a LIV Reunião Ordinária do grupo, novembro de 2018) na qual discutiu-se sobre a harmonização dos procedimentos de fiscalização no transporte terrestre internacional. Cabe destaque, nesse sentido, aos sistemas eletrônicos de identificação de veículos (RFID, do inglês – *Radio-Frequency IDentification*), cujo objetivo é identificar os veículos por meio dos arcos de leitura que alguns países já instalaram ou instalarão ao longo das suas rodovias em projetos futuros. Segundo a Ata da LVI Reunião do SGT-5, de novembro de 2019), a implementação do sistema continua em agenda (MERCOSUR, 2018a, 2019a).

Ainda no âmbito do MERCOSUL, devem ser destacados os esforços dos Países-Membros quanto à harmonização dos procedimentos de controle sobre o transporte rodoviário de produtos perigosos, que vem sendo discutida desde a LIV Reunião do SGT nº 5, em novembro de 2018, conforme abordado na seção 6.4 Produtos perigosos. Na última reunião da Comissão sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (CPP), em setembro de 2019, a delegação argentina apresentou a versão traduzida para o espanhol do *Manual de Fiscalização do Transporte de Produtos Perigosos* aplicado no Brasil, e as demais delegações concordaram em utilizar essa versão para a elaboração de um *Manual de Fiscalização do Mercosul*. Decidiu-se, portanto, seguir trabalhando no tema nas reuniões futuras (MERCOSUR, 2018a, 2019a).

Já no caso da Colômbia, deve-se ressaltar o papel do Registro Único Nacional de Trânsito (RUNT) como sistema que centraliza informações sobre todas as sanções de trânsito impostas a pessoas físicas e jurídicas pelas autoridades nacionais, o que se dá por meio do Registro Nacional de Infrações de Trânsito e Transporte (RNITT). Em seu *site*, o RUNT informa que os agentes de controle e vigilância de trânsito e transporte são: a Superintendencia General de Puertos y Transporte; a polícia rodoviária de jurisdição nacional; a polícia de trânsito urbana dentro da jurisdição urbana e/ou distrital; e as inspeções de trânsito (agentes de trânsito) da jurisdição urbana e/ou distrital (COLOMBIA, 2019g).

Além disso, cabe destaque também a atuação das aduanas no que tange à fiscalização do transporte rodoviário internacional. 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 temporária dos veículos habilitados utilizados no transporte internacional, a fim de verificar o cumprimento das normas por ela estabelecida. Da mesma forma, a Decisão CAN nº 617/2005, que dispõe sobre o trânsito aduaneiro comunitário e também abrange o transporte de cargas, aponta, no art. 54, evidencia que as aduanas deverão conhecer as medidas cautelares necessárias, sancionando as infrações contra as disposições por ela previstas (CAN2005).

#### **6.6.4.1. Da competência da ANTT nas atividades de fiscalização do transporte internacional terrestre e participação na fiscalização de trânsito**

Além da fiscalização realizada no âmbito da legislação de transporte, as infrações e sanções ainda podem ter seu fundamento nas normas de trânsito, nas questões aduaneiras, nas normas ambientais e sanitárias. Nesse sentido, ressalta-se a competência da ANTT para fiscalização e aplicação de sanções com fundamento na legislação de transporte e sua participação na fiscalização em relação às normas de trânsito exclusivamente no que se refere ao excesso de peso dos veículos nas rodovias federais concedidas.

Cabe ressaltar, por fim, que à pandemia do coronavírus, foi editada a Portaria ANTT nº 117, de 25 de março de 2020, que suspende as atividades de fiscalização de peso nas rodovias federais sob a circunscrição da ANTT por um prazo de 90 dias após a sua publicação, levando em consideração a necessidade de prevenir a proliferação do vírus e evitar o contato entre servidores da Agência que atuam nessa atividade (ANTT, 2020b).

Além disso, cabe destacar que com base na competência para firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, a ANTT firmou um termo de cooperação e apoio técnico operacional com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF). A ANTT também possui convênio com a Receita Federal, a fim de garantir a fiscalização do transporte internacional. Através dessa cooperação, é realizada a consulta da habilitação de todos os veículos que cruzam os pontos de fronteira habilitados no Sistema de Controle de Frotas (SCF) – Posto de Fronteira da ANTT.

#### **6.6.4.2. Leis e normas de trânsito**

Quanto às normas de trânsito, cumpre esclarecer que não foram objeto de comparação para futura harmonização, haja vista que o ATIT dispõe, em seu art. 4º, que serão aplicáveis 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 os regulamentos nelas vigentes (BRASIL, 1990b).

### **6.7. TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS**

O Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), internalizado pelo Decreto nº 99.704 de 1990, 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 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 representem risco à saúde, à segurança pública ou ao meio ambiente.

No Brasil, o marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros consiste, basicamente, no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832/1996 (BRASIL, 1996c), e em resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que dispõem

sobre os aspectos específicos da operação ferroviária e sobre a regulação da prestação dos serviços pelas concessionárias da malha ferroviária.

O transporte ferroviário de produtos perigosos é regulamentado pelo Decreto nº 98.973/1990 e pelo Decreto nº 1.797/1996 (BRASIL, 1996b), ao passo que o primeiro aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos (BRASIL, 1990a). O Decreto nº 98.973/1990 aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos. A ANTT regulamenta o tema por meio da Resolução nº 1.573/2006 (ANTT, 2006c) bem como pela Resolução ANTT nº 5.232/2016 (ANTT, 2016), a qual tem como anexo o documento intitulado *Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos*. No contexto do marco regulatório do transporte ferroviário no Brasil, cumpre mencionar, ainda, o Decreto nº 8.129/2013, que instituiu a política de livre acesso ao subsistema ferroviário federal (BRASIL, 2013b), e as Resoluções nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 4.348/2014 da ANTT (2011b, 2011c, 2014b), essa última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI).

Em que pese ao mencionado Decreto nº 8.129/2013 ter sido revogado pelo Decreto nº 8.875/2016 (BRASIL, 2016a), continua em vigor a Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprova o Regulamento do OFI para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária (ANTT, 2014b). Salvo melhor juízo, é forçoso concluir, em tal contexto, que a revogação do Decreto nº 8.129/2013 não acabou com a política de livre acesso ao subsistema ferroviário, a qual continua sendo regida pelas resoluções da ANTT que tratam do tráfego mútuo, do direito de passagem e do OFI.

Como a infraestrutura ferroviária no Brasil é operada por empresas concessionárias que detêm, também, o direito de explorar a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, as resoluções anteriormente identificadas têm o limite de sua aplicação delineado pelos direitos e pelas obrigações previstos nos contratos de concessão em vigor.

Salienta-se, ademais, que a Resolução ANTT nº 4.348/2014 precisa ser revista para sua adequação ao cenário da revogação do Decreto nº 8.129/2013, uma vez que a VALEC não mais tem a atribuição de compra e venda de capacidade de tráfego. Apesar de não ser possível afirmar que as portas para o livre acesso ao subsistema ferroviário foram terminantemente fechadas, há muita obscuridade no contexto legal, bem como lacunas regulatórias que impedem sua efetiva operacionalização.

Por fim, destaca-se a realização da Audiência Pública nº 13/2019 por parte da ANTT, com a finalidade de obter subsídios para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamentará a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura ferroviária por OFI. A Audiência Pública nº 13/2019 teve seu período de contribuições encerrado em 4 de novembro de 2019, e a norma definitiva ainda não foi publicada (ANTT, 2019a).

As operações de transporte ferroviário de passageiros, por serem desvinculadas da exploração da infraestrutura, ocorrem nas modalidades de permissão e de autorização.

Na Colômbia, o transporte ferroviário é regulamentado pela Lei nº 336/1996 e pelas legislações especiais sobre o tema (COLOMBIA, 1996a). Nesse contexto, tem-se o Decreto nº 3.110/1997, que trata do serviço público de transporte ferroviário, definindo também os requisitos e procedimentos para a obtenção de uma habilitação no ramo.

Esse decreto é a única normativa encontrada que versa sobre o plano internacional, afirmando que, para que a atividade seja realizada cruzando fronteiras, ela deverá ser feita através de empresas que estejam constituídas de acordo com as disposições legais da Colômbia, assim como é realizado no âmbito doméstico (COLOMBIA, 1997).

Ademais, uma empresa, ao realizar o transporte ferroviário internacional, deve cumprir com o que é estabelecido nos acordos e tratados internacionais, bem como se adequar às normas internacionais sobre a manutenção dos equipamentos (preventiva e corretiva), sobre o armazenamento, transporte e a manipulação de mercadorias e sobre as condições técnico-mecânicas dos equipamentos (COLOMBIA, 1997).

A Colômbia ainda conta com outras normas domésticas sobre o tema, como a Lei nº 76/1920 (COLOMBIA, 1920), sobre a polícia ferroviária; a Lei nº 19/1921 (COLOMBIA, 1921), sobre a administração do Ferrocarril del Pacífico; o Decreto nº 1.075/1954 (COLOMBIA, 1954), que dispõe acerca do transporte férreo; e a Resolução Mintransporte nº 3.555/2004 (COLOMBIA, 2004a), sobre os requisitos para a expedição da habilitação dos condutores dessa modalidade de transporte. Contudo, ressalta-se que tais documentos abordam o transporte ferroviário apenas no território nacional e que as duas primeiras leis estão com a vigência em estudo. Por fim, não foram encontradas disposições internacionais sobre o transporte ferroviário envolvendo a Colômbia.



## REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI). **Carreteras**. Bogotá, D.C., [201-]. Disponível em: <https://www.ani.gov.co/carreteras2>. Acesso em: 28 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Anuário Estatístico**. Brasília, DF, 2020a. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario\\_Estatistico.html](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario_Estatistico.html). Acesso em: 18 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Apresentação**. Brasília, DF, [201-]a. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Apresentacao.html>. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **A Regulação Tarifária no Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) no Brasil**. Brasília, DF, 2009a. Disponível em: [http://www.aneel.gov.br/arquivos/ppt/A\\_Regulacao\\_Tarifaria\\_no\\_Setor\\_de\\_Transporte\\_Rodoviario\\_final.ppt](http://www.aneel.gov.br/arquivos/ppt/A_Regulacao_Tarifaria_no_Setor_de_Transporte_Rodoviario_final.ppt). Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atuação Internacional**. [Brasília, DF], [201-?]. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/textogeral/Atuacao-Internacional.html>. Acesso em: 28 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Audiência pública nº 13/2019**. Audiência Pública, franqueada aos interessados, com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamenta a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura ferroviária por Operador Ferroviário Independente - OFI. Brasília, DF: ANTT, 2019a. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=399>. Acesso em: 19 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Deliberação nº 955, de 22 de outubro de 2019. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 out. 2019b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=47&data=30/10/2019>. Acesso em: 19 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço**. Brasília, DF, [201-]b. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos\\_de\\_porte\\_obrigatorio\\_durante\\_a\\_prestacao\\_do\\_servico.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html). Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Cadastrais – 2019**. Brasília, DF, 2019c. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/passageiros/Estatisticas\\_e\\_Estudos\\_Rodoviaros\\_\\_Dados\\_Cadastrais\\_\\_2019.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Estatisticas_e_Estudos_Rodoviaros__Dados_Cadastrais__2019.html). Acesso em: 23 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Habilitação – TRIC**. Brasília, DF, [2019?]. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/Habilitacao\\_\\_TRIC.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Habilitacao__TRIC.html). Acesso em: 13 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Portaria nº 117, de 25 de março de 2020. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 mar. 2020b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/03/2020>. Acesso em: 14 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatórios Anuais**. Brasília, DF, [201-]c. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios\\_Anuais.html](http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios_Anuais.html). Acesso em: 23 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002. Aprova a compilação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 jun. 2002. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=106&data=03/06/2002>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003. Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2 jul. 2003. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99649>. Acesso em: ago. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que trata a Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 nov. 2004. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=92&data=23/11/2004>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.430, de 26 de abril de 2006. Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 abr. 2006a. Disponível em: [http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1430-2006\\_103080.html](http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1430-2006_103080.html). Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.432, de 26 de abril de 2006. Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, DF, 28 abr. 2006b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=158&data=28/04/2006>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 1.573, de 10 de agosto de 2006**. Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional. Brasília, DF: ANTT, 2006c. Disponível em: [https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1573-2006\\_103071.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1573-2006_103071.html). Acesso em: 19 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.627, de 13 de setembro de 2006. Aprova a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica e define a periodicidade das revisões ordinárias das tarifas do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros em percursos superiores a 75km. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 set. 2006d. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-8-34-2006-09-13-1627>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.928, de 28 de março de 2007. Dispõe sobre as tarifas promocionais oferecidas nos serviços de transporte regular interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 mar. 2007. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=105932>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 2.885, de 9 de setembro de 2008. Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jun. 2008. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=107635>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.075, de 26 de março de 2009. Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 mar. 2009b. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao\\_n\\_\\_3075.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao_n__3075.html). Acesso em: jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.665, de 4 de maio de 2011. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 maio 2011a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=161&data=13/05/2011>. Acesso em: jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011**. Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas. Brasília, DF: LegisWeb, 2011b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=114294>. Acesso em: 19 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 3.695, de 14 de julho de 2011**. Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional. Brasília, DF: LegisWeb, 2011c. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=114293>. Acesso em: 19 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 3.880, de 22 de agosto de 2012**. Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Brasília, DF: LegisWeb, 27 ago. 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=244534>. Acesso em: jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014. Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem

nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres e, dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 abr. 2014a. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29954/Resolucao\\_n\\_\\_4282.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29954/Resolucao_n__4282.html). Acesso em: jul. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 4.348, de 5 de junho de 2014**. Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária. Brasília, DF: LegisWeb, 2014b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=271403>. Acesso em: 19 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jun. 2015a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=30/06/2015>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 jul. 2015b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=69&data=08/07/2015>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015. Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jul. 2015c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=112&data=30/07/2015>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015**. Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios. Brasília, DF: Lex, 13 out. 2015d. Disponível em: [http://www.lex.com.br/legis\\_27030850\\_RESOLUCAO\\_N\\_4898\\_DE\\_13\\_DE\\_OUTUBRO\\_DE\\_2015.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27030850_RESOLUCAO_N_4898_DE_13_DE_OUTUBRO_DE_2015.aspx). Acesso em: jan. 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. 2016a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=60&data=19/01/2016>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infringem a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos

contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2 maio 2016b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=99&data=02/05/2016>. Acesso em: jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.040, de 3 de março de 2016. Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 mar. 2016c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=135&data=11/03/2016>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 2016d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=269&data=16/12/2016>. Acesso em: 26 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017**. Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. Brasília, DF: LEGISWEB, 9 fev. 2017a. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=350898>. Acesso em: jul. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.396, de 3 de agosto de 2017. Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros. Brasília, DF: Lex, 8 ago. 2017b. Disponível em: [https://www.lex.com.br/legis\\_27484349\\_RESOLUCAO\\_N\\_5396\\_DE\\_3\\_DE\\_AGOSTO\\_DE\\_2017.aspx](https://www.lex.com.br/legis_27484349_RESOLUCAO_N_5396_DE_3_DE_AGOSTO_DE_2017.aspx). Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.581, de 22 de novembro de 2017. Altera a resolução ANTT nº 5.232, de 2016, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e seu anexo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 nov. 2017c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=88&data=23/11/2017>. Acesso em: 2 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.838, de 27 de dezembro de 2018. Dispõe sobre a inspeção técnica de veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 dez. 2018a. Disponível em: [http://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57216109](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57216109). Acesso em: jan. 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. 2019d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=47&data=24/01/2019>. Acesso em: 13 jan. 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. 2019e. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/06/2019>. Acesso em: 26 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020**. Estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC. Brasília, DF: ANTT, 16 jan. 2020c. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2020/01/16/Resolucao\\_58672020\\_Completa.pdf](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2020/01/16/Resolucao_58672020_Completa.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.868, de 28 de janeiro de 2020. Altera a Resolução nº 1.432 de 26 de abril de 2006. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jan. 2020d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=89&data=30/01/2020>. Acesso em: 21 fev. 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. 2020e. 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. 2020f. 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). Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS). Aviso nº 1, de 4 de julho de 2018. Divulga os valores das multas, indenizações e seguro de responsabilidade civil, atualizados, pertinentes à prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a vigorar a partir do dia 2 de julho de 2018 [...]. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 jul. 2018b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=05/07/2018&jornal=530&pagina=181&totalArquivos=318>. Acesso em: 21 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). **Comunicado SUROC/ANTT nº 001/2017**, de 6 de novembro de 2017. Brasília, DF, 6 nov. 2017d. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/COMUNICADO\\_SUROC\\_\\_ANTT\\_N\\_001\\_\\_2017.pdf](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/COMUNICADO_SUROC__ANTT_N_001__2017.pdf). Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Transportadores - Frota/Tipo de Veículo**. Brasília, DF, 21 jan. 2020g. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores\\_\\_\\_Frota\\_\\_\\_Tipo\\_d\\_e\\_Veiculo.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores___Frota___Tipo_d_e_Veiculo.html). Acesso em: 23 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Transporte Internacional**. Brasília, DF, [2019]. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/passageiros/Transporte\\_Internacional.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Transporte_Internacional.html). Acesso em: 21 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). **Transporte Multimodal**. [Brasília, DF], [201-]d. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>. Acesso em: 27 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC em números**. Brasília, DF, 23 jan. 2020h. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 11 fev. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Vale-Pedágio Obrigatório**. [Brasília, DF], [201-]e. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/ValePedagio\\_obrigatorio.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/ValePedagio_obrigatorio.html). Acesso em: jan. 2020.

APONTE, M. **La frontera en el espacio urbano**: expresiones del límite entre Leticia (Colômbia) y Tabatinga (Brasil). *In*: COLÔMBIA MUNDO AMAZÓNICO. Bogotá, D.C.: Imani Universidad Nacional De Colômbia, 2010.

ARGENTINA. Emergencia Sanitaria. Decreto 260/2020. DECNU-2020-260-APN-PTE - Coronavirus (COVID-19). Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 12 mar. 2020a. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031201NS.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Emergencia Sanitaria. Decreto 313/2020. DECNU-2020-313-APN-PTE - Amplía los alcances de la prohibición de ingreso al territorio nacional. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 26 mar. 2020b. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227192/20200327>. Acesso em: 16 abr. 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 mar. 2020c. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031601NS.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 331/2020. DECNU-2020-331-APN-PTE - Prorrógase plazo. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 1 abr. 2020d. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227334/20200401>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 365/2020. DECNU-2020-365-APN-PTE - Prórroga. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 11 abr. 2020e. Disponível em:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227695/20200411>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte multimodal de mercadorias**. Montevideo: ALADI, 22 maio 1995a.

Disponível em:

[http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art\\_13\\_PC/pt/PC08/PC\\_008\\_pt.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_13_PC/pt/PC08/PC_008_pt.pdf). Acesso em: 27 fev. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Establece normas para armonizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador**. Montevideo, 16 ago. 1995b. Disponível em:

<http://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/9d7c08ca93596b3503256825006219b2?OpenDocument>. Acesso em: jan. 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Vantagens para os contratantes**.

São Paulo, [201-]. Disponível em: <http://antp.org.br/fretamento/vantagens-para-contratantes.html>. Acesso em: dez. 2019.

BANCO DE LA REPÚBLICA (BANREP). **Encuesta de Tráfico Fronterizo (ETF)**. Bogotá, D.C., [201-].

Disponível em: <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/encuesta-traffic-fronterizo-etf>.

Acesso em: 4 fev. 2020.

BARBOSA, F. Organização dos Estados do Caribe Oriental (OECS). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Mapa Geral das Referências de Índios Isolados na América do Sul**. Brasília, DF, 2010. 1 mapa. Escala 1:70.000. Disponível em: [www.oecs.org.br/wp-content/uploads/2011/04/Isolados\\_America-do-Sul\\_layout.pdf](http://www.oecs.org.br/wp-content/uploads/2011/04/Isolados_America-do-Sul_layout.pdf). Acesso em: 9 dez. 2019.

BOGOTÁ. **Resolución 9606 de 2003**. Por la cual se establecen los requisitos técnicos de seguridad para los dispositivos especiales de sujeción de contenedores de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 769 de 2002. Bogotá, D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., 2003. Disponível em:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=15253>. Acesso em: 29 jan. 2020.

BOLÍVIA. Ministerio de la Presidencia. **Decreto Supremo nº 4196**. La Paz, 17 mar. 2020a.

Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1246NEC>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BOLÍVIA. Ministerio de la Presidencia. **Decreto Supremo nº 4200**. La Paz, 25 mar. 2020b.

Disponível em: [http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar\\_comp/\(COVID-19\)](http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar_comp/(COVID-19)). Acesso em: 16 abr. 2020.

BOLÍVIA. Ministerio de la Presidencia. **Decreto Supremo nº 4214**. La Paz, 14 abr. 2020c.

Disponível em: [http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar\\_comp/\(COVID-19\)](http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar_comp/(COVID-19))  
[http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar\\_comp/\(COVID-19\)](http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/buscar_comp/(COVID-19)). Acesso em: 20 abr. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília, DF: Presidência da República, [2019]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 1 jan. 2019.

BRASIL. **Mensagem nº 181, de 13 de fevereiro de 1995**. Brasília, DF: Planalto, 14 fev. 1995a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/Mensagem\\_Veto/anterior\\_98/vep-181-95.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/vep-181-95.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Instrução Normativa nº 56, de 23 de agosto de 1991. Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 ago. 1991a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=28&data=27/08/1991>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Instrução Normativa nº 60, de 8 de novembro de 1996. Estende aos países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as disposições da Instrução normativa SRF nº 56, 23 ago. 1991. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 1996a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=45&data=12/11/1996>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Portaria nº 8, de 2 de abril de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros provenientes dos países que relaciona, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2 abr. 2020a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=02/04/2020&jornal=600&pagina=4&totalArquivos=4>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **República da Colômbia**. Brasília, DF, 2019a. Disponível em: [www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6240-republica-da-colombia](http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6240-republica-da-colombia). Acesso em: 9 dez. 2019.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 8, de 31 de agosto de 1993. Complementa a Resolução no 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Brasília, DF: MMA, 31 dez. 1993a. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=133>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 18, de 6 de maio de 1986. Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE. Brasília, DF: MMA, 17 jun. 1986. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=41>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 272, de 14 de setembro de 2000. Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. Brasília, DF: MMA, 10 jan. 2001a. Disponível em:

[http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/\\_arquivos/36\\_09102008030415.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/_arquivos/36_09102008030415.pdf). Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 403, de 11 de novembro de 2008. Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências. Brasília, DF: MMA, 12 nov. 2008. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=591>. Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 490, de 16 de novembro de 2018. Estabelece a Fase PROCONVE P8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências. Brasília, DF: Conama, 11 nov. 2018a. Disponível em: [http://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/51058898/do1-2018-11-21-resolucao-n-490-de-16-de-novembro-de-2018-51058604](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/51058898/do1-2018-11-21-resolucao-n-490-de-16-de-novembro-de-2018-51058604). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo**. Brasília, DF, dez. 2019b. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: 17 fev. 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Portaria nº 22, de 19 de janeiro de 2001**. Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no MERCOSUL. Brasília, DF: ANTT, 24 jan. 2001b. Disponível em: <http://www.geipot.gov.br/download/2001/2001.8-Port22.rtf>. Acesso em: fev. 2020.

BRASIL. Norma de Execução nº 01, de 10 de outubro de 1991. Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 out. 1991b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=15&data=16/10/1991>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 22 nov. 1966. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0073.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0073.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983. Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 6 out. 1983. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del2063.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del2063.htm). Acesso em: 9 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993**. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Brasília, DF: Planalto, 19 jul. 1993b. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D0875.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D0875.htm). Acesso em: 9 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.564, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Pacial de natureza Comercial, entre Brasil e México, de 30 de

março de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 1995b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/07/1995&jornal=1&pagina=6&totalArquivos=40>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jan. 1996b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=26/01/1996>. Acesso em: 26 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996**. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Brasília, DF: Planalto, 1996c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/d1832.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm). Acesso em: 19 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996**. Dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995. Brasília, DF: Planalto, 17 abr. 1996d. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1996/D1866.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/D1866.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998. Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 mar. 1998a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/03/1998&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=80>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3.856, de 3 de julho de 2001. Promulga o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, concluído em São Luiz, República Argentina, em 25 de junho de 1996, e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jul. 2001c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2001/D3856.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3856.htm). Acesso em: jan. 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 2005. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jun. 2005. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=10/06/2005>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 6.870, de 4 de junho de 2009. Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 jun. 2009a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=6&data=05/06/2009>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 7.282, de 1 de setembro de 2010**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Art. 14 do Tratado de Montevideu de 1980 (AAP/A14TM/17) – Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas –, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010. Brasília, DF: Planalto, 1 set. 2010. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/D7282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7282.htm). Acesso em: 9 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013. Altera o Decreto n. 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 ago. 2013a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=27/08/2013>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013**. Institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal; dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013b. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm). Acesso em: 19 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.596, de 18 de dezembro de 2015. Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Colômbia, para o estabelecimento da Zona de Regime Especial Fronteiriço para as localidades de Tabatinga, Brasil, e Letícia, Colômbia, firmado em Bogotá, Colômbia, em 19 de setembro de 2008. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 dez. 2015. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=5&data=21/12/2015>. Acesso em: 8 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016**. Revoga o Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário. Brasília, DF: Planalto, 2016a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm). Acesso em: 19 fev. 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. 2020b. 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 61.867, de 11 de dezembro de 1967. Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 22 mar. 1967. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/d61867.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d61867.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988**. Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

Brasília, DF: Planalto, 18 maio 1988. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d96044.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d96044.htm). Acesso em: jan. 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, 1990a. Disponível em:  
[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d98973.htm](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. Emenda Constitucional nº 6, de 15 de agosto de 1995. Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 ago. 1995c. Disponível em:  
<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=16/08/1995&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=120>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Instrução Normativa Conjunta nº 58, de 27 de agosto de 1991. Institui o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário – CRT. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 ago. 1991c. Disponível em:  
<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=24&data=28/08/1991>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 6.194, de 9 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. Brasília, DF: Planalto, 9 dez. 1974. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6194.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6194.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 14 fev. 1995d. Disponível em: [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/lei%208.987-1995?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%208.987-1995?OpenDocument). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Planalto, 23 set. 1997. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em: jun. 2017.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 fev. 1998b. Disponível em:  
<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=17&data=20/02/1998>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001. Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 24 mar. 2001d. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10209.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10209.htm). Acesso em: nov. 2017.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2001e. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/06/2001>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nos 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nos 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei no 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 31 maio 2007. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009**. Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – air bag. Brasília, DF: Planalto, 18 mar. 2009b. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11910.htm). Acesso em: 9 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009**. Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 9 jul. 2009c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11975.htm). Acesso em: 26 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014. Altera as Leis nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 jun. 2014. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=3&data=20/06/2014>. Acesso em: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015. Brasília, DF: Planalto, 5 maio 2016b. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm#art1). Acesso em: 20 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018**. Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Brasília, DF: Planalto, 9 ago.

2018b. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13703.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13703.htm). Acesso em: 20 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019**. Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; altera as Leis nos 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 11.598, de 3 de dezembro de 2007, 12.682, de 9 de julho de 2012, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.934, de 18 de novembro 1994, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946 e a Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga a Lei Delegada nº 4, de 26 de setembro de 1962, a Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, e dispositivos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966; e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 20 set. 2019c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm). Acesso em 20 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 120, de 17 de março de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros oriundos da República Bolivariana da Venezuela, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 mar. 2020c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=18/03/2020&jornal=515&pagina=1>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 125, de 19 de março de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros oriundos dos países que relaciona, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 mar. 2020d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=601&pagina=1&data=19/03/2020>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 132, de 22 de março de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País, por via terrestre, de estrangeiros provenientes da República Oriental do Uruguai, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 mar. 2020e. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/03/2020&jornal=618&pagina=1>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 158, de 31 de março de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros provenientes da República Bolivariana da Venezuela, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 mar. 2020f. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=601&pagina=1&data=31/03/2020>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 466.343-1 São Paulo**. Brasília, DF: STF, 5 jun. 2009d. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/imprensa/pdf/re466343.pdf>. Acesso: 20 fev. 2020.

CARIBBEAN COMMUNITY (CARICOM). **Member States and Associate Members**. Georgetown, c2020a. Disponível em: <https://caricom.org/member-states-and-associate-members/>. Acesso em: 19 fev. 2020.

CARIBBEAN COMMUNITY (CARICOM). **Our Work**. Georgetown, c2020b. Disponível em: <https://caricom.org/our-work/>. Acesso em: 19 fev. 2020.

CARIBBEAN COMMUNITY (CARICOM). **Who we are**. Georgetown, c2020c. Disponível em: <https://caricom.org/our-community/who-we-are/>. Acesso em: 18 fev. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook**: South America – Colombia. Langley, 22 jan. 2020. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/co.html>. Acesso em: 27 jan. 2020.

CHILE. **Declaración estado de catástrofe**. [Santiago], 18 mar. 2020a. Disponível em: [https://cdn.digital.gob.cl/filer\\_public/d7/5e/d75e6460-0d18-4d50-9593-109d8ae8b7ef/declaracion\\_estado\\_de\\_catastrofe.pdf](https://cdn.digital.gob.cl/filer_public/d7/5e/d75e6460-0d18-4d50-9593-109d8ae8b7ef/declaracion_estado_de_catastrofe.pdf). Acesso em: 16 abr. 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 mar. 2020b. Disponível em: <https://www.mtt.gob.cl/archivos/24573>. Acesso em: 16 abr. 2020.

CHILE. **Plano de Acción por Coronavirus**. [Santiago], 16 abr. 2020c. Disponível em: <https://www.gob.cl/coronavirus/plandeaccion/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. **Sentencia 11001-03-24-000-2008-00098-00 de 2008**. Bogotá, D.C.: Consejo de Estado, 22 mayo 2008a. Disponível em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=10002089#ver\\_10002095](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=10002089#ver_10002095). Acesso em: 17 fev. 2020.

COLOMBIA. [Constitución (1991)]. **Constitución Política de Colombia (1991)**. Bogotá, D.C.: CNA, [201-]. Disponível em: [https://www.cna.gov.co/1741/articles-186370\\_constitucion\\_politica.pdf](https://www.cna.gov.co/1741/articles-186370_constitucion_politica.pdf). Acesso em: 28 jan. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 19 de 2012**. Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 2012. Disponível em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1004430#ver\\_1004648](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1004430#ver_1004648). Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 56 de 2015**. Por el cual se establecen las reglas para el funcionamiento de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), y las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas o los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, por parte de la Subcuenta ECAT del Fosyga y de las entidades aseguradoras autorizadas para operar el SOAT. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 2015a. Disponível em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019716#ver\\_30043958](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019716#ver_30043958). Acesso em: 18 jan. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 87 de 2011**. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias. Bogotá, D.C.: Sistema único de Información Normativa, 17 enero 2011. Disponível em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1019691>. Acesso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. Decreto 149 de 1999. Por el cual se reglamenta el registro de operadores de transporte multimodal. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 21 enero 1999a. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=6072>. Acceso em: 4 fev. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 171 de 2001**. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 5 feb. 2001a. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1038556>. Acceso em: 28 jan. 2020.

COLOMBIA. Decreto 173 de 2001. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 5 feb. 2001b. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4308>. Acceso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. Decreto 175 de 2001. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 5 feb. 2001c. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4311>. Acceso em: 16 jan. 2020.

COLOMBIA. Decreto 266 de 2000. Por el cual se dictan normas para suprimir y reformar las regulaciones, trámites y procedimientos. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 22 feb. 2000. Disponible em: [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=3281](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=3281). Acceso em: 4 fev. 2020.

COLOMBIA. Decreto 348 de 2015. Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 25 feb. 2015b. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=60962>. Acceso em: 5 fev. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 410 de 1971**. Código de Comercio de Colombia. Bogotá, D.C.: Colombia, 27 mar. 1971. [.pdf].

COLOMBIA. Decreto 663 de 1993. Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración. **Diario Oficial**, Bogotá, 5 abr. 1993a. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1142040>. Acceso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 1075 de 1954**. Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de Ferrocarriles. Bogotá, D.C.: SUINJuriscal, 19 abr. 1954. Disponible em: [http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1219549?fn=document-frame.htm&f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1219549?fn=document-frame.htm&f=templates$3.0). Acceso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. Decreto 1122 de 1999. Por el cual se dictan normas para suprimir trámites, facilitar la actividad de los ciudadanos, contribuir a la eficiencia y eficacia de la Administración Pública y fortalecer el principio de la buena fe. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 26 jun. 1999b. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=9208>. Acceso em: 4 fev. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 2106 de 2019**. Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración

pública. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 22 nov. 2019a. Disponible em: [http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=30038501#ver\\_30205929](http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=30038501#ver_30205929). Acceso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Decreto 2618 de 2013. Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías (Invías) y se determinan las funciones de sus dependencias. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 30 nov. 2013a. Disponible em: [http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1473359#ver\\_1473393](http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1473359#ver_1473393). Acceso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 3110 de 1997**. Por el cual se reglamenta la habilitación y prestación del servicio público de transporte ferroviario. Bogotá, D.C.: Sistema único de Información Normativa, 30 dic. 1997. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1514132>. Acceso em: 29 jan. 2020.

COLOMBIA. **Decreto 4190 de 2007**. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 29 oct. 2007a. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1543525>. Acceso em: 29 jan. 2020.

COLOMBIA. Función Pública. Ley 787 de 2002. Por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993. **Diario Oficial**, Bogotá, 27 dic. 2002a. Disponible em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=6678>. Acceso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. **Ley 19 de 1921**. Por la cual se organiza la Administración del Ferrocarril del pacífico. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 3 nov. 1921. Disponible em: [http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1574828#ver\\_1574850](http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1574828#ver_1574850). Acceso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. **Ley 33 de 1986**. Por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D.C.: SUIN, 3 feb. 1986. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1589853>. Acceso em: 27 jan. 2020.

COLOMBIA. **Ley 76 de 1920**. Sobre Policía de Ferrocarriles. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 3 nov. 1938. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1623315>. Acceso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. **Ley 105 de 1993**. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Cartagena de Indias: Sistema Único de Información Normativa, 30 dic. 1993b. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1640897>. Acceso em: 24 jan. 2020.

COLOMBIA. **Ley 136 de 1994**. Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 2 jun. 1994. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1648916>. Acceso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. **Ley 336 de 1996**. Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Santa Fe de Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 20 dic. 1996a. Disponible em: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1658312>. Acceso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. **Ley 1005 de 2006**. Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. Bogotá, D.C.: Secretaría General del Senado, 19 enero 2006a. Disponible em: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1005\\_2006.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1005_2006.html). Acceso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. **Ley 1762 de 2015**. Por medio de la cual se adoptan instrumentos para prevenir, controlar y sancionar el contrabando, el lavado de activos y la evasión fiscal. Bogotá, D.C.: Sistema Único de Información Normativa, 6 jul. 2015c. Disponible em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019936#ver\\_30111735](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019936#ver_30111735). Acceso em: 20 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. **Resolución nº 627**. Por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental. Bogotá, DC, 7 abr. 2006b. Disponible em: [https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/emisiones\\_atmosfericas\\_contaminantes/norma\\_ruido/Resolucion\\_627\\_de\\_2006\\_-\\_Norma\\_nacional\\_de\\_emision\\_de\\_ruido.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/emisiones_atmosfericas_contaminantes/norma_ruido/Resolucion_627_de_2006_-_Norma_nacional_de_emision_de_ruido.pdf). Acceso em 11 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. **Resolución nº 910**. Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes de deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones. Bogotá, DC, 5 jun. 2008b. Disponible em: [https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/emisiones\\_atmosfericas\\_contaminantes/fuentes\\_moviles/Resolucion\\_910\\_de\\_2008\\_-\\_Fuente\\_M%C3%B3viles.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/emisiones_atmosfericas_contaminantes/fuentes_moviles/Resolucion_910_de_2008_-_Fuente_M%C3%B3viles.pdf). Acceso em: 10 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. **Resolución nº 3.500 de 2005**. Por la cual se establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los centros de diagnóstico automotor para realizar las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional. Bogotá, DC, 21 nov. 2005a. Disponible em: [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_7599204212e7f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_7599204212e7f034e0430a010151f034). Acceso em 11 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Resolución 1.111 de 2013. Por la cual se modifica la Resolución 910 de 2008. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 10 sep. 2013b. Disponible em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30033833>. Acceso em: 10 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincomercio). **Estadísticas de Comercio Exterior de Colombia**. Bogotá, c2020a. Disponible em: <http://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/comercio-exterior-de-colombia>. Acceso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Resolución 481 de 2009. Por la cual se expide el reglamento técnico para llantas neumáticas que se fabriquen, importen o se reencauchen y se comercialicen para uso en vehículos automotores y sus remolques. **Diario Oficial**, Bogotá, 4 mar. 2009. Disponible em: [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_759920425932f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_759920425932f034e0430a010151f034). Acceso em: 6 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. **Superintendencia Bancaria**. Bogotá, D. C.: Colpensiones, 31 dic. 2019b. Disponible em:

[https://normativa.colpensiones.gov.co/colpens/docs/pdf/estatuto\\_organico\\_sistema\\_financiero\\_pr012.pdf](https://normativa.colpensiones.gov.co/colpens/docs/pdf/estatuto_organico_sistema_financiero_pr012.pdf). Acesso em: 27 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Comunidad Andina agiliza transporte de mercancías por carretera con la cual se dinamiza comercio en la región**. Bogotá, 30 abr. 2019c. Disponível 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. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Contrato de concesión nº 033 de 2007**. Bogotá, D. C.: Mintransporte, 2007b. Disponível em: <https://www.runt.com.co/sites/default/files/documentos/Contrato%20de%20Concesi%C3%B3n%20No.%20033%20de%202007.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Corredor Bogotá - Costa Caribe**. [Bogotá, D. C.], c2020b. Disponível em: <https://plc.mintransporte.gov.co/Corredores/Bogot%C3%A1-Costa-Caribe>. Acesso em: 28 jan. 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 mar. 2020a. Disponível em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Dirección de Transporte y Tránsito**. Bogotá, D. C., 5 sep. 2019d. Disponível em: [https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/284/direccion\\_de\\_transporte\\_y\\_transito/](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/284/direccion_de_transporte_y_transito/). Acesso em: 18 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Formularios Requisitos Transporte Internacional de Mercancías y Pasajeros**. Bogotá, D. C., 15 jun. 2017a. Disponível em: [https://mintransporte.gov.co/publicaciones/501/formularios\\_requisitos\\_transporte\\_internacional\\_de\\_mercancias\\_y\\_pasajeros/](https://mintransporte.gov.co/publicaciones/501/formularios_requisitos_transporte_internacional_de_mercancias_y_pasajeros/). Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Listado de Trámites**. Bogotá, D. C., 10 oct. 2019e. Disponível em: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4517/listado-de-tramites/>. Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Observatorio de Transporte de Carga por Carretera**. Bogotá, D. C., 6 abr. 2017b. Disponível em: [https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/2648/observatorio\\_de\\_transporte\\_de\\_carga\\_por\\_carretera/](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/2648/observatorio_de_transporte_de_carga_por_carretera/). Acesso em: 29 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Organigrama**. Bogotá, D. C., 14 fev. 2020b. Disponível em: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/37/organigrama/>. Acesso em: 18 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **¿Quiénes somos?** Bogotá, D. C, 29 agosto 2019f. Disponível em: [https://mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes\\_somos/](https://mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/). Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Permiso complementario de prestación de servicios**. Bogotá, D. C., 20 dic. 2016a. Disponible em: <http://visor.suit.gov.co/VisorSUIT/index.jsf?FI=5443>. Acceso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Permiso originario de prestación de servicios**. Bogotá, D. C., 5 oct. 2016b. Disponible em: <http://visor.suit.gov.co/VisorSUIT/index.jsf?FI=358>. Acceso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Registro Único Nacional de Tránsito**. Bogotá, D. C., 2019g. Disponible em: <https://www.runt.com.co/registros-runt/registro-nacional-infraestructura-transito-transporte>. Acceso em: 19 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución nº 0001223 de 2014**. Por la cual se establecen los requisitos del curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas y se dicta una disposición. Bogotá, D. C.: Mintransporte, 14 mayo 2014. Disponible em: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=4742>. Acceso em: 18 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución nº 0004558 de 19 de sep. de 2019**. Por la cual se actualizan las tarifas de los servicios del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Bogotá, D. C.: Mintransporte, 19 sep. 2019h. Disponible em: <https://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/Resoluci%C3%B3n%204558%20de%202019%20MinTransporte%20actualiza%20las%20tarifas%20de%20los%20servicios%20del%20RUNT.pdf>. Acceso em: 30 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución nº (003555) de 2004 de diciembre 1º**. Por medio de la cual se establecen los requisitos para expedir la Licencia a los Tripulantes del Sistema Férreo. Bogotá, D. C.: Mintransporte, 2004a. Disponible em: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=361>. Acceso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución 228 de 2013**. Por la cual se fijan tarifas para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D. C., 1 feb. 2013c. Disponible em: <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/normatividad/674-resolucion-n-0000228-1-de-febrero-de-2013/file>. Acceso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 1.122 de 2005. Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la Resolución 4110 de 2004. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 27 mayo 2005b. Disponible em: [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_7599204207a4f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_7599204207a4f034e0430a010151f034). Acceso em: 5 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 1.572 de 2019. Por la cual se reglamenta la instalación y uso de cintas retrorreflectivas y se dictan otras disposiciones. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 3 may. 2019i. Disponible em: [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_f68f3a7ef11e4db69bca6487f633e9a1](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_f68f3a7ef11e4db69bca6487f633e9a1). Acceso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 3.600 de 9 de mayo de 2001. Se establece la libertad de tarifas para la prestación del servicio público de transporte

terrestre automotor de pasajeros por carretera. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 9 may 2001d.

Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_75992041b997f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992041b997f034e0430a010151f034). Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 3.752 de 2015. Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotres, remolques y semirremolques. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 6 oct. 2015d. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_56c4f1c1d33448718d7b6ae2ed0bfde9](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_56c4f1c1d33448718d7b6ae2ed0bfde9). Acesso em: 6 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución 3.768 de 2013 (septiembre 26)**. Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D. C.: Mintransporte, 26 sep. 2013d. Disponível em:

[https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema\\_Gestion\\_de\\_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad\\_Gnl/Resolucion%203768%20de%202013-Sep-26.pdf](https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema_Gestion_de_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad_Gnl/Resolucion%203768%20de%202013-Sep-26.pdf). Acesso em: 7 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 4.100 de 28 de diciembre de 2004. Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional. **Diario Oficial**, Bogotá, 30 dic. 2004b. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_75992041ff4af034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992041ff4af034e0430a010151f034). Acesso em: 5 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución 4.350 de 31 de diciembre de 1998**. Se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto. Bogotá, D. C., 31 dic. 1998. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_75992041e0c8f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992041e0c8f034e0430a010151f034). Acesso em: 31 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 4.959 de 8 de noviembre de 2006. Por la cual se fijan requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 10 nov. 2006c. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_75992042270df034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992042270df034e0430a010151f034). Acesso em: 5 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 5.666 de 23 de julio de 2003. Por la cual se reglamentan las características técnicas de las salidas de emergencia en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, de acuerdo con lo previsto en el artículo 31 de la Ley 769 de 2002. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 24 jul. 2003b. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_75992041e284f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_75992041e284f034e0430a010151f034). Acesso em: 2 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). Resolución 5.786 de 21 de diciembre de 2007. Fija las tarifas mínimas para la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros por carretera. **Diario Oficial**, Bogotá, D. C., 26 dic. 2007c. Disponível em:

[http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol\\_759920423f85f034e0430a010151f034](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_759920423f85f034e0430a010151f034). Acesso em: 31 jan. 2007.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Resolución nº 10.800 de 2003**. Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto nº 3366 del 21 de noviembre de 2003. Bogotá, D. C.: Mintransporte, dic. 2003b. 20 p. [.pdf].

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Tableros de control para los Corredores Logísticos**. [Bogotá, D. C.], c2020c. Disponible em: <https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Tableros-de-control>. Acesso em: 28 jan. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Transporte en Cifras Estadísticas 2017**. Bogotá: Mintransporte, 3 ago. 2018a. Disponible em: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>. Acesso em: 3 fev. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte (Mintransporte). **Transporte en Cifras Estadísticas 2018**. Bogotá, D. C., 2018b. Disponible em: [https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Estudios%20BID/Transporte%20en%20Cifras%20-%20Estadisticas%202018%20\(4\).pdf?ver=2019-11-19-142924-863&timestamp=1574191787084](https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Estudios%20BID/Transporte%20en%20Cifras%20-%20Estadisticas%202018%20(4).pdf?ver=2019-11-19-142924-863&timestamp=1574191787084). Acesso em: 11 FEV. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 402 de 2020. Por el cual se adoptan medidas para la conservación del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 13 mar. 2020c. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20402%20DEL%2013%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 412 de 2020. Por el cual se dictan normas para la conservación del orden público, la salud pública y se dictan otras disposiciones. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 16 mar. 2020d. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20412%20DEL%2016%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 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 mar. 2020e. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20417%20DEL%2017%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 mar. 2020f. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Decreto 1.609 de 2002**. Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera. Bogotá, D. C.: Sistema Único de Información Normativa, 6 ago. 2002b. Disponible em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1318642>. Acesso em: 17 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Decreto 1.079 de 2015**. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reclamatorio del Sector Transporte. Bogotá, D. C.: Juriscol, mayo 2015e. Disponible em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019520#ver\\_30036960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019520#ver_30036960). Acceso em: 14 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Decreto 3.366 de 2003**. Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Bogotá, D. C.: Sistema Único de Información Normativa, 24 nov. 2003c. Disponible em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1525735>. Acceso em: 17 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Ley 253 de 1996**. Por medio de la cual se aprueba el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea el 22 de marzo de 1989. Bogotá, D. C.: Secretaría General del Senado, 1996b. Disponible em: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0253\\_1996.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0253_1996.html). Acceso em: 14 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Ley 769 de 2002**. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D. C.: Sistema Único de Información Normativa, 6 jul. 2002c. Disponible em: [http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826223#ver\\_1826246](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826223#ver_1826246). Acceso em: 4 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Ley 1.252 de 2008**. Por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental, referentes a los residuos y desechos peligrosos y se dictan otras disposiciones. Bogotá, D. C.: Secretaría General del Senado, 2008c. Disponible em: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1252\\_2008.html#1](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1252_2008.html#1). Acceso em: 20 fev. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. **Ley 1.623 de 2013**. Por medio de la cual se aprueba la "Enmienda al Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, del 22 de marzo de 1989", adoptada por la Tercera Reunión de la Conferencia de las Partes, en Ginebra, el 22 de septiembre de 1995. Bogotá, D. C.: Secretaría General del Senado, 2013e. Disponible em: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1623\\_2013.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1623_2013.html). Acceso em: 20 fev. 2020.

COLOMBIA. Secretaría Jurídica Distrital. **Decreto 4741 de 2005**. Por el cual se reglamenta parcialmente la prevención y el manejo de los residuos o desechos peligrosos generados en el marco de la gestión integral. Bogotá, D. C.: Secretaría Jurídica Distrital, 30 dic. 2005c. Disponible em: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=18718>. Acceso em: 14 fev. 2020.

COLOMBIA. **Símbolos patrios y otros datos de interés**. Bogotá, D. C., [2020]. Disponible em: <https://www.cancilleria.gov.co/colombia/nuestro-pais/simbolos>. Acceso em: 4 fev. 2020.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasília, DF], 2020. Disponible em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acceso em: 22 jan. 2020.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). **Colômbia – Sistema político e eleitoral**. [S. l.], c2016. Disponible em: <https://oig.cepal.org/pt/paises/9/system>. Acceso em: 30 jan. 2020.

COMPANHIA DE PESQUISA DE RECURSOS MINERAIS (CPRM). Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas (SINCHI). **Zoneamento Ecológico-Econômico Brasil-Colômbia**: Eixo Tabatinga – Apaporis. [S. l.]: CPRM, 2000. Disponível em: [rigeo.cprm.gov.br/jspui/bitstream/doc/10434/1/Volume%20I.pdf](http://rigeo.cprm.gov.br/jspui/bitstream/doc/10434/1/Volume%20I.pdf). Acesso em: 10 dez. 2019.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT). **Decisión 434**. Lima: SICE, 11 jun. 1998. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC434S.asp>. Acesso em: 20 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Decision 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](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad-andina/GACE640.pdf). Acesso em: 4 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Organización de los Estados Americanos (OAS). **Decisión 467**. Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Lima: OAS, 12 agosto 1999. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC467S.asp>. Acesso em: 7 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolución 425 de 20 de agosto de 1996**. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. Lima: La Junta del Acuerdo de Cartagena, 20 agosto 1996a. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/ResolucionesJunta/RES425.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolución nº 2102**. Lineamientos y contenido del sistema de Información y Consultas para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima, 23 oct. 2019a. 5 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decision 290**. Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Lima: Comunidad Andina, mar. 1991. 12 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decision 331**. Transporte Muldimodal. Santafé de Bogotá: Comunidad Andina, 4 mar. 1993. 11 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decision 393**. Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". Lima: CAN, 9 jul. 1996b. 5 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decision 398**. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. Lima: Comunidad Andina, 17 enero 1997a. 30 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión 399**. Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. Lima: SICE, 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. **Decision 617**. Tránsito Aduanero Comunitario. Lima: SICE; OEA, 15 julio 2005. Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>. Acesso em: 6 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decision 837**. Sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima: Comunidad Andina, 29 abr. 2019b. 33 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria Geral. **Resolución nº 719**. Reglamento de la Decisión 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera). Lima: CAN, 26 abr. 2003. 38 p. [.doc]

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria Geral. **Resolución nº 2.101**. Reglamento de la Decisión 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). Lima: Comunidad Andina, 25 oct. 2019c. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/resoluciones/RESOLUCION2101.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Somos Comunidad Andina**. Lima, [201-]. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>. Acesso em: 20 fev. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Anuário CNT do transporte**: Estatísticas consolidadas 2019. Brasília, DF, 2019. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2019/Inicial>. Acesso em: 23 jan. 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: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao014\\_98.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao014_98.doc). Acesso em: mar. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 87, de 4 de maio de 1999**. Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução Contran nº 14/98, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 4 maio 1999a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao087\\_99.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao087_99.doc)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999**. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF: CONTRAN, 4 maio 1999b. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao092\\_99.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao092_99.doc)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004**. Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos

veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF: CONTRAN, 22 abr. 2004a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao157\\_04.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao157_04.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 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. Brasília, DF: Legisweb, 2004b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100950>. Acesso em: 26 jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 181, de 1 de setembro de 2005**. Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 1 set. 2005. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao181\\_05.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao181_05.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006**. Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. Brasília, DF: CONTRAN, 25 jul. 2006a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao196\\_06.pdfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao196_06.pdfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 205, de 20 de outubro de 2006. Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 nov. 2006b. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao205\\_06.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao205_06.pdf). Acesso em: 27 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 211, de 13 de novembro de 2006**. Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Cargas (CVC), a que se referem os arts. 97, 99 e 314 do CTB. Brasília, DF: CONTRAN, 13 nov. 2006c. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_211.rtfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_211.rtfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 216, de 14 de dezembro de 2006**. Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em parabrisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas. Brasília, DF: CONTRAN, 14 dez. 2006d. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_216.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_216.dochttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 223, de 9 de fevereiro de 2007**. Altera a Resolução Contran nº 157/2004, de 22 de abril, que fixa as especificações para os extintores de incêndio. Brasília, DF: CONTRAN, 9 fev. 2007a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_223.pdfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_223.pdfhttps://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 224, de 9 de fevereiro de 2006.** Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa, para fins de homologação de veículos automotores. Brasília, DF: CONTRAN, 9 fev. 2006d. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_224.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_224.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 225, de 9 de fevereiro de 2007.** Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto. Brasília, DF: CONTRAN, 9 fev. 2007b. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_225.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 227, de 9 de fevereiro de 2007.** Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. Brasília, DF: CONTRAN, 9 fev. 2007c. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_227.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_227.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 238, de 25 de maio de 2007. Dispõe sobre o porte obrigatório do Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de automóvel particular ou de aluguel, não registrado no país de ingresso, em viagem internacional. Brasília, DF: CONTRAN, 31 maio 2007d. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_238.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf). Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 246, de 27 de julho de 2007.** Altera a Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006, do Contran, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. Brasília, DF: CONTRAN, 27 jul. 2007e. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_246.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_246.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 247, de 27 de junho de 2007. Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular quando expirado no país de trânsito ou de destino. Brasília, DF: CONTRAN, 27 jul. 2007f. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_247.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf). Acesso em: mar. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 254, de 26 de outubro de 2007.** Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF: CONTRAN, 26 out. 2007g. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_254.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 272, de 14 de março de 2008.** Altera a redação do art. 9º da Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. Brasília, DF: CONTRAN, 14 mar. 2008a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_272.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 294, de 17 de outubro de 2008**. Altera a Resolução Contran nº 227/2007, de 9 de fevereiro, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. Brasília, DF: CONTRAN, 17 out. 2008b. Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_294.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_294.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 311, de 3 de abril de 2009**.

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – Air Bag, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados. Brasília, DF: CONTRAN, 3 abr. 2009a. Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_311\\_09.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_311_09.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 333, de 6 de novembro de 2009**. Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao art. 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e dá outras providências. Brasília, DF:

CONTRAN, 6 nov. 2009b. Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_333\\_09.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_333_09.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 359, de 29 de setembro de 2010**.

Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 29 set. 2010. Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_359\\_10.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_359_10.pdf). Acesso em: mar. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 380, de 28 de abril de 2011**.

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS). Brasília, DF: CONTRAN, 28 abr. 2011a. Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_380\\_10.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_380_10.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 386, de 2 de junho de 2011**. Dá nova redação aos arts 4º e 5º da Resolução Contran nº 254/2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF: CONTRAN, 2 jun. 2011b. Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 394, de 13 de dezembro de 2011**.

Alterar a Resolução nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – air bag, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados. Brasília, DF: CONTRAN, 13 dez. 2011c.

Disponível em:

[https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_394\\_11.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_394_11.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 406, de 12 de junho de 2012.** Altera a Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Brasília, DF: CONTRAN, 12 jun. 2012. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO%20406.2012.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 441, de 28 de maio de 2013.** Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional. Brasília, DF: CONTRAN, 28 maio 2013a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_441\\_13.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013.** Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipo micro-ônibus e ônibus, categoria M3, de fabricação nacional ou importado. Brasília, DF: CONTRAN, 25 jun. 2013b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4452013.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 466, de 11 de dezembro de 2013.** Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular. Brasília, DF: CONTRAN, 11 dez. 2013c. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4662013.pdf>. Acesso em: mar. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 492, de 5 de junho de 2014.** Altera o art. 1º da Resolução Contran nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus. Brasília, DF: CONTRAN, 5 jun. 2014a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4922014.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 499, de 28 de agosto de 2014.** Altera a Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 28 ago. 2014b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4992014.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 518, de 29 de janeiro de 2015.** Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores. Brasília, DF: CONTRAN, 29 jan. 2015a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5182015.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 519, de 29 de janeiro de 2015.** Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículo. Brasília, DF: CONTRAN, 29 jan. 2015b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5192014.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 525, de 29 de abril de 2015.** Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os arts 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 29 abr. 2015c. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 540, de 15 de julho de 2015.** Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. Brasília, DF: CONTRAN, 15 jul. 2015d. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5402015.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 552, de 17 de setembro de 2015.** Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. Brasília, DF: CONTRAN, 17 set. 2015e. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5522015.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015. Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set. 2015f. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5562015.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 558, de 15 de abril de 1980.** Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade. Brasília, DF: Legisweb, 15 abr. 1980. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=103327><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 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, 27 nov. 2015g. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5642015.pdf> 5. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 565, de 25 de novembro de 2015.** Altera a Resolução CONTRAN no 62, de 21 de maio de 1998. Brasília, DF: 25 nov. 2015h. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5652015.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 580, de 24 de fevereiro de 2016.** Acrescenta parágrafo único no Art. 9º da Resolução CONTRAN nº 254, de 26 de outubro de 2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Brasília, DF: 24 fev. 2016a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5802016.pdf>.

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf> Acesso em: 15 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 593, de 24 de maio de 2016.** Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. Brasília, DF: CONTRAN, 24 maio 2016b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59320162.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 596, de 24 de maio de 2016.** Altera a Resolução CONTRAN nº 380, de 28 de abril de 2011, a qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS. Brasília, DF: 24 maio. 2016c. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5962016.pdf>. Acesso em: 15 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 597, de 24 de maio de 2016.** Altera a Resolução Contran nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva (air bag), na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados. Brasília, DF: CONTRAN, 24 maio 2016d. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 618, de 06 de setembro de 2016.** Altera o art. 1-A da Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 499, de 28 de agosto de 2014. Brasília, DF: 06 set. 2016e. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6182016.pdf>. Acesso em: 15 abr.2020

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 630, de 30 de novembro de 2016.** Estabelece os requisitos para o trânsito de Composições de Veículos de Carga Remontadas (CVR). Brasília, DF: CONTRAN, 1 dez. 2016f. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6302016.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 631, de 30 de novembro de 2016.** Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. Brasília, DF: CONTRAN, 30 nov. 2016g. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6312016.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 643, de 14 de dezembro de 2016.** Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos. Brasília, DF: CONTRAN, 14 dez. 2016h. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLU%C3%87%C3%83O\\_643.2016.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLU%C3%87%C3%83O_643.2016.pdf)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 645, de 14 de dezembro de 2016.** Altera o Anexo I da Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as

especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. Brasília, DF: CONTRAN, 14 dez. 2016i.

Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6452016.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 664, de 18 de maio de 2017.**

Altera o art. 1º-A da Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 618, de 06 de setembro de 2016, e acrescenta o art. 1º-B à Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013. Brasília, DF: 18 maio 2017a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6642017.pdf>. Acesso em: 15 abr.2020

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 667, de 18 de maio de 2017.**

Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências. Brasília, DF: CONTRAN, 18 maio 2017b.

Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6672017.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 674, de 21 de junho de 2017.**

Altera a Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. Brasília, DF: CONTRAN, 21 jun. 2017c.

Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6742017.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 676, de 21 de junho de 2017.**

Altera a Resolução CONTRAN nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. Brasília, DF: CONTRAN, 21 jun. 2017d. Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6762017.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 703, de 10 de outubro de 2017.**

Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. Brasília, DF: CONTRAN, 10 out. 2017e. Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7032017.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 707, de 25 de outubro de 2017.**

Altera a Resolução CONTRAN nº 254, de 26 de outubro de 2007, que estabelece os requisitos para os vidros de segurança e os critérios para aplicação de inscrições, pictogramas, e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores. Brasília, DF: 25 out. 2017f.

Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7072017.pdf>.

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>Acesso em: 15 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 716, de 30 de novembro de 2017. Estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 dez. 2017g. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7162017.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 719, de 07 de setembro de 2017**. Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN nº 540, de 15 de julho de 2015, que trata do conjunto roda e pneu sobressalente e sistemas alternativos. Brasília, DF: 07 set. 2017h. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7192017.pdf>. Acesso em: 14 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 758, de 20 de dezembro de 2018**. Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles indicadores e lâmpadas piloto dos veículos automotores e elétricos. Brasília, DF: 20 dez. 2018a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7582018.pdf>. Acesso em: 14 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 761, de 20 de dezembro de 2018**. Altera a Resolução CONTRAN nº 667, de 18 de maio de 2017 que estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e da outras providências. Brasília, DF: 20 dez. 2018b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6672017.pdf><https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 14 abr.2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 762, de 20 de dezembro de 2018**. Estabelece requisitos do sistema antispray para veículos tipo caminhão, caminhão trator, reboque e semirreboque. Brasília, DF: CONTRAN, 31 dez. 2018c. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7622018.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 764, de 20 de dezembro de 2018**. Estabelece método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina ou equipamento similar de veículos automotores. Brasília, DF: CONTRAN, 20 dez. 2018d. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7642018.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CURY, P. M. N. Métodos de Direito Comparado: desenvolvimento ao longo do século XX e perspectivas contemporâneas. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**, São Leopoldo, v. 6, n. 2, p. 176-185, jul./set. 2014. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/RECHTD/article/view/rechtd.2014.62.06/4303>. Acesso em: 6 jan. 2020.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). **Population and Demography**. Bogotá, D. C., [201-]. Disponível em: <https://www.dane.gov.co/index.php/en/statistics-by-topic-1/population-and-demography/population-projections>. Acesso em: 27 jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER). Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR). Divisão de Pesquisas e Desenvolvimento. **Instruções para a Fiscalização do**

**Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional.** Rio de Janeiro: IPR, 2000. Disponível em: [http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708\\_dner-iftrppan.pdf](http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708_dner-iftrppan.pdf). Acesso em: 26 jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Resolução nº 1, de 14 de janeiro de 2016. Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 jan. 2016. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=56&data=15/01/2016>. Acesso em: 27 fev. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Resoluções – AET.** Brasília, DF, 4 set. 2014. Disponível em: <https://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-gerenciamiento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>. Acesso em: 13 jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **SNV Versão Atual.** Brasília, DF, jan. 2020. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao>. Acesso em: 27 jan. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1.017.** Quito, 16 mar. 2020. Disponível em: [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/03/Decreto\\_presidencial\\_No\\_1017\\_17-Marzo-2020.pdf](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. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **MTOP emite protocolo para ingreso de personas y vehículos en los CEBAF y CENAF.** Quito, mar. 2020. Disponível em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-emite-protocolos-para-ingreso-de-personas-y-vehiculos-en-los-cebaf/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

EUZÉBIO, E. A porosidade territorial na fronteira da Amazônia: as cidades gêmeas Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia). **Revista Colombiana de Geografia**, Bogotá, D.C., v. 23, n. 1, jun. 2014. Disponível em: [www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v23n1/v23n1a09.pdf](http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v23n1/v23n1a09.pdf). Acesso em: 10 dez. 2019.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). Atlas Histórico do Brasil. **Tratados de Fixação de Limites Territoriais.** Rio de Janeiro, c2016. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbetes/tratados-de-fixacao-de-limites-territoriais>. Acesso em: 11 dez. 2019.

GARCÍA, Y.; VALENCIA, A.; LLANGARÍ, J. Ecuador prohíbe ingresos internacionales y cierre parcial de frontera terrestre por coronavirus. **Reuters**, Quito, 14 mar. 2020. Disponível em: <https://lta.reuters.com/articulo/ecuador-coronavirus-idLTAKBN211126-OUSLT>. Acesso em: 15 mar. 2020.

GOMES, G. Análise das relações entre Brasil e Colômbia em um contexto de multipolaridade emergente: desafios à construção da liderança brasileira na América do Sul. **Revista Fronteira**, Belo Horizonte, v. 12, n. 24, p. 142-161, 2013. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/fronteira/article/view/11878/10421>. Acesso em: 10 dez. 2019.

GUYANA. Department of Public Information. **Government COVID-19 Advisories**. Georgetown, 31 mar. 2020. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/government-covid-19-advisories-4/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. Rio de Janeiro, c2020. Disponível em: <http://brasilemsintese.ibge.gov.br/>. Acesso em: 23 jan. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades e Estados. **Tabatinga**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/am/tabatinga/sp/tabatinga.html>. Acesso em: 13 dez. 2019.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana NTC 1141**. Automotores. Extintores Portátiles. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 29 jul. 1981. Disponível em: <https://tienda.icontec.org/gp-automotores-extintores-portatiles-ntc1141-1981.html>. Acesso em: 12 fev. 2020.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana (NTC) 1692**. Transporte de mercancías peligrosas. Definiciones, clasificación, marcado, etiquetado y rotulado. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 13 dic. 2005. Disponível em: <http://web.mintransporte.gov.co/consultas/mercapeli/Reglamento/Anexos/NTC1692.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2020.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana (NTC) 3853**. Equipos, Accesorios, Manejo y Transporte de G.L.P. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 21 feb. 1996. Disponível em: <http://web.mintransporte.gov.co/consultas/mercapeli/Reglamento/Anexos/NTC3853.pdf>. Acesso em: 7 fev. 2020.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana NTC 4194**. Acústica. Mediciones del nivel de presión sonora emitida por vehículos automotores em estado estacionario. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 25 abril 2007. Disponível em: [https://www.publimotos.com/images/2019/OCTUBRE/sonidomotos/NTC\\_4194-ruido.pdf](https://www.publimotos.com/images/2019/OCTUBRE/sonidomotos/NTC_4194-ruido.pdf). Acesso em: 11 fev. 2020.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana NTC 5375**. Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en vehiculos automotores. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 18 mayo 2012. Disponível em: [http://www.cdasugamuxi.com.co/gallery/ntc\\_5375.pdf](http://www.cdasugamuxi.com.co/gallery/ntc_5375.pdf). Acesso em: 6 fev. 2020.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **Norma Técnica Colombiana (NTC) 5385**. Centros de diagnostico automotor. Bogotá, D. C.: ICONTEC, 15 dic. 2006. Disponível em: <https://guiatramitesyservicios.bogota.gov.co/wp-content/uploads/2017/11/Norma-T%C3%A9cnica-Colombiana-5385.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN); MINISTERIO DE CULTURA DE COLÔMBIA (MCC). **Salv guarda do Patrimônio Cultural Imaterial do Noroeste Amazônico**: cartografia dos sítios sagrados. Iniciativa binacional Brasil-Colômbia. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2014. *E-book*. Disponível em: [https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/publications/informe\\_binacional\\_cartografia\\_web.pdf](https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/publications/informe_binacional_cartografia_web.pdf). Acesso em: 10 dez. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS). **Circular externa nº 001**. Atualização de las tarifas de peaje a cobrar en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, para la vigencia 2020. Bogotá, D. C.: Invías, 15 enero 2020. Disponível em: <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/resoluciones-circulares-otros/9873-circular-externa-001-del-15-de-enero-de-2020/file>. Acesso em: 3 fev. 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: 28 nov. 2019.

MACHADO, B. **A região transnacional entre Brasil, Colômbia e Peru como escala de análise para a tríplice fronteira**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014. Disponível em: <http://tede.ufam.edu.br/handle/tede/3981>. Acesso em: 10 dez. 2019.

MAPFRE. **Características Principales SOAT**. Bogotá, [201-]. Disponível em: [https://www.mapfre.com.co/seguros-co/images/caracteristicas-principales-SOAT\\_tcm1124-180481.pdf](https://www.mapfre.com.co/seguros-co/images/caracteristicas-principales-SOAT_tcm1124-180481.pdf). Acesso em: 28 jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão MERCOSUL/CMC/DEC nº 19, de 7 de dezembro de 2009**. Regime de Infrações e Sanções do acordo para facilitação do transporte de produtos perigosas no Mercosul. Montevideu: CMC, 7 dec. 2009. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=CEDE F4C72FA62848032576880051E61F>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Mercosul/SGT nº 5/ATA 02/19**. LVI Reunião do SGT nº 5 "Transporte": Participação dos Estados Associados ao Mercosul. Foz do Iguaçu: Mercosul, nov. 2019a. [.pdf].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul**. Protocolo de Ouro Preto. Ouro Preto, 17 dez. 1994a. Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/40-normativa/tratados-e-protocolos/120-protocolo-de-ouro-preto>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 5, de 6 de abril de 2017**. Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros. Buenos Aires: Mercosul, 6 abr. 2017. Disponível em: [http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/D20B90F22755F0E70325854500566945/\\$File/RES\\_005-2017\\_%20PT\\_Faixas%20Refletivas.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/D20B90F22755F0E70325854500566945/$File/RES_005-2017_%20PT_Faixas%20Refletivas.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 6, de 1 de abril de 1992**. Substituição do artigo nº 1 da Resolução nº 9/91. Buenos Aires: Mercosul, 1 abr. 1992a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=F50C56534681DF3C832577D0005AE07C>. Acesso em: jun. 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 6, de 8 de maio de 1998**. Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma para o cumprimento das exigências do Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul. Buenos Aires: Mercosul, 8 maio 1998. Disponível em:

<https://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/PubWeb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=34F52DCA7FF0CC7F0325770C004DB399>. Acesso em: 26 jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 15, de 13 de maio de 2014**. Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Caracas: Mercosul, 13 maio 2014. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/52688\\_RES\\_015-2014\\_PT\\_Valores%20M%C3%ADn%20Seg%20Resp%20Civil%20Trans%20Rodov.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/52688_RES_015-2014_PT_Valores%20M%C3%ADn%20Seg%20Resp%20Civil%20Trans%20Rodov.pdf). Acesso em: 21 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 26 de 2011**. Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas. Montevideo: Mercosul, 18 nov. 2011. Disponível em: <http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=7EC2D9E92FAAEA608325794F005108AA>. Acesso em: 27 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 28, de 19 de outubro de 2005**. Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Montevideo: Mercosul, 19 out. 2005. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/10469\\_RES\\_028-2005\\_PT\\_NormaRelTranspEncomendas.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/10469_RES_028-2005_PT_NormaRelTranspEncomendas.pdf). Acesso em: 27 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 34, de 15 de julho de 2019**. Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e cargas. Santa Fé: Mercosul, 15 jul. 2019b. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864\\_RES\\_034-2019\\_PT\\_Documentos%20porte%20obrigatorio.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864_RES_034-2019_PT_Documentos%20porte%20obrigatorio.pdf). Acesso em: 21 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 52, de 2 de dezembro de 2010**. Especificações do Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular (complementação da Res.GMC nº 32/09). Brasília, DF: Mercosul, 2 dez. 2010. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/38236\\_RES\\_052-2010\\_ES\\_InspTecVehicular.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/38236_RES_052-2010_ES_InspTecVehicular.pdf). Acesso em: 21 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 54**, de 16 de dezembro de 2018. Regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros. Montevideo: Mercosul, 16 dez. 2018. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/71417\\_RES\\_054-2018\\_PT\\_Identificacao%20Bagagem.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/71417_RES_054-2018_PT_Identificacao%20Bagagem.pdf). Acesso em: 27 fev. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 62, de 13 de dezembro de 1997**. Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do operador de transporte multimodal (otm) no âmbito do Mercosul - prejuízos à carga. Montevideo: Mercosul, 13 dez. 1997a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D500E8616226D3940325771300527577>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 65, de 15 de dezembro de 1992**. Pneumáticos, aros e válvulas. Montevideu: Mercosul, 15 dez. 1992b. Disponível em: [http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/0BF752B5D28432BA03258545005A7E65/\\$File/RES\\_065-1992\\_ES\\_NeumaArosValvu.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/0BF752B5D28432BA03258545005A7E65/$File/RES_065-1992_ES_NeumaArosValvu.pdf). Acesso em: 9 abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 65, de 28 de novembro de 2008.** Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas. Montevideo: Mercosul, 28 nov. 2008. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/resolucoes/>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 75, de 13 de dezembro de 1997.** Inspección técnica vehicular. Montevideo: Mercosul, 13 dez. 1997b. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: jun. 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 84, de 15 de dezembro de 1994.** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes. Ouro Preto: Mercosul, 12 dez. 1994b. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D9252D0E118C7B2E83257734006FFB56>. Acesso em: jun. 2017.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 120, de 15 de dezembro de 1994.** Seguro de responsabilidad civil del propietario. Ouro Preto: Mercosul, 15 dez. 1994c. Disponível em: [http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res\\_120\\_1994.pdf](http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res_120_1994.pdf). Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 128, de 14 de dezembro de 1996.** Reglamento tecnico de límites máximos de emisión de gases contaminantes y ruido para vehículos automotores. Fortaleza: MERCOSUL, 13 dez. 1996. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59529137c93449103c71346a>. Acesso em: jun. 2017.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Decisión nº 2, de 5 de agosto de 1994.** Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR. Buenos Aires: Mercosur, 5 ago. 1994a. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=448276D9CB74393783257759004F1778>. Acesso em: 26 jan. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Decisión nº 14 Consejo Mercado Común.** Transporte de productos peligrosos. Ouro Preto: LOA, 17 dez. 1994b. Disponível em: <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=279>. Acesso em: 26 jan. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Decisión nº 32, de 28 de junho de 2007.** Acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR. Asunción: Mercosur, 28 jun. 2007. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=E31A463384FA9F3E03257598007337D5>. Acesso em: 26 jan. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Mercosur/SGT nº 5/ACTA nº 02/18.** LIV Reunión Ordinaria del SGT nº "Transporte". Montevideo: Mercosur, 21 nov. 2018a. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/html/objects/\\_downloadblob.php?cod\\_blob=23813](http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=23813). Acesso em: 21 fev. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Resolución nº 10, de 5 de abril de 2000.** Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires: Mercosur, 5 abr. 2000. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/PubWeb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=A2B738DDA3B72726032576A20051719B>. Acesso em: 26 jan. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Reunión Ordinaria del SGT nº 5 "Transporte del Mercosur", 53., 2018, Asunción. **Anales [...]**. Asunción: Mercosur, 2018b. 117 p. [.pdf].

NOGUEIRA, R. J. B. Redes geográficas na fronteira da Amazônia. **Acta Geográfica**, Boa Vista, n. 4, p. 41-58, 2008.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). **Colombia**. [S. /], [2017]. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/col/>. Acesso em: 28 jan. 2020.

OLIVEIRA, M. A mobilidade humana na tríplice fronteira: Peru, Brasil e Colômbia. **Estudos avançados**, v. 20, n. 57, São Paulo, 2006. Disponível em: [www.scielo.br/scielo.php?pid=s0103-40142006000200014&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0103-40142006000200014&script=sci_arttext). Acesso em: 10 dez. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations Twenty-first revised edition**. New York City, c2019. Disponível em: [https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev21/21files\\_e.html](https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev21/21files_e.html). Acesso em: 26 jan. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Industria y Comercio. Decreto nº 3.456. Por el cual se declara estado de emergencia sanitaria en todo ele 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 mar. 2020. Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Decreto nº 3.478. Por el cual se amplia el Decreto nº 3456/2020 y se establecen medidas sanitarias en el marco de la emergencia declarada ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID-19) en el territorio nacional. **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 20 mar. 2020. Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62454>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Decreto nº 3.490. Por el cual se modifica el artículo 1º del Decreto nº 3478/2020, en relación al aislamiento preventivo general establecido a partir del 29 de marzo de 2020 hasta el 12 de abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional (COVID-19) y se amplia el artículo 2º del citado decreto. **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 28 mar. 2020. Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62501>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Decreto nº 3.525. Por el cual se amplia el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 13 de abril hasta el 19 de abril de 2020, em el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia de coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 9 abr. 2020. Disponível em: [http://www.gacetaoficial.gov.py/index/detalle\\_publicacion/62569](http://www.gacetaoficial.gov.py/index/detalle_publicacion/62569). Acesso em: 16 abr. 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 mar. 2020. Disponível em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Finalizou a Reunião Técnica do Subgrupo 5 Transportes do Mercosul.** [Montevideu], [2019]. Disponível em:

[https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7720/2/parlasur/finalizou\\_a\\_reuni%C3%A3o\\_tecnica\\_do\\_subgrupo\\_5\\_transportes\\_do\\_mercosul.html](https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7720/2/parlasur/finalizou_a_reuni%C3%A3o_tecnica_do_subgrupo_5_transportes_do_mercosul.html). Acesso em: 28 fev. 2020.

PERU. 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. **El Peruano**, Lima, 15 mar. 2020. Disponível em: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044-PCM\\_1864948-2.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044-PCM_1864948-2.pdf). Acesso em: 16 abr. 2020.

PERU. Decreto Supremo nº 046-2020-PCM. Decreto Supremo que precisa el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID 19. **El Peruano**, Lima, 18 mar. 2020. Disponível em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-precisa-el-decreto-supremo-n-044-2020-p-decreto-supremo-n-046-2020-pcm-1865070-1/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PERU. Decreto Supremo nº 051-2020-PCM. Prórroga del Estado de Emergencia Nacional declarado mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM. **El Peruano**, Lima, 27 mar. 2020. Disponível em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/prorroga-del-estado-de-emergencia-nacional-declarado-mediante-decreto-supremo-no-051-2020-pcm-1865180-2/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PERU. Decreto Supremo nº 064-2020-PCM. Decreto Supremo que prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la nación a consecuencia del COVID-19 y dicta otras medidas. **El Peruano**, Lima, 9 abr. 2020. Disponível em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-prorroga-el-estado-de-emergencia-nacional-decreto-supremo-no-064-2020-pcm-1865482-3/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO (RUNT). **¿Qué es el RUNT?** [Bogotá, D.C.], c2019. Disponível em: <https://www.runt.com.co/sobre-runt/que-es-runt>. Acesso em: 31 jan. 2020.

REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAL COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 5., 2005. **Acta de la Reunión**, Santa Elena de Uairén, 2005. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6242/V\\_Reuniao\\_Bilateral\\_VENEZUELA\\_\\_\\_BRASIL.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6242/V_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA___BRASIL.html). Acesso em: jan. 2020.

REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 17., 10 a 14 de setembro de 1990. **Atas** [...]. 1990. Acesso em: jan. 2020.

REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 02/19: Anexo XI. In: REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. 56., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: Mercosur, 20 a 22 nov. 2019a. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75631\\_SGT5\\_2019\\_ACTA02\\_ANE11\\_ES\\_P%20RES%20Luces%20de%20Identificacion%20%20Adicionales.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75631_SGT5_2019_ACTA02_ANE11_ES_P%20RES%20Luces%20de%20Identificacion%20%20Adicionales.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 02/19: Anexo XV. In: REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. 56., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: Mercosur, 20 a 22 nov. 2019b.

Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75635\\_SGT5\\_2019\\_ACTA02\\_ANE15\\_ES\\_Proj.%20Res.%20GMC%20Frenos%20ABS.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75635_SGT5_2019_ACTA02_ANE15_ES_Proj.%20Res.%20GMC%20Frenos%20ABS.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 02/19: Anexo XXII. *In*: REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. 56., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: Mercosur, 20 a 22 nov. 2019c.

Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75642\\_SGT5\\_2019\\_ACTA02\\_ANE22\\_PT\\_Proj.%20Res.%20GMC%20Limitador%20Velocidad.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75642_SGT5_2019_ACTA02_ANE22_PT_Proj.%20Res.%20GMC%20Limitador%20Velocidad.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5; TRANSPORTES DEL MERCOSUR, 41., 4, 5 y 6 de mayo de 2011. Asunción. **Atas** [...]. Asunción: Mercosur, 2011. Disponível em:

<http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/65906/Acta+Sub+Grupo+de+Trabajo+5+-+XLI+Reuni%C3%B3n+-+Asunci%C3%B3n+-+2011/e47c917a-9682-4e79-b4f4-d0b1c575245e?version=1.0>. Acesso em: jan. 2020.

REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA À LVI REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 02/19: Anexo IX. *In*: REUNIÃO TÉCNICA PREPARATÓRIA À LVI REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2019, Porto Alegre. **Atas** [...]. Porto Alegre: Mercosur, 18 e 19 set. 2019. Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74527\\_SGT5\\_2019\\_ACTA02\\_ANE09\\_ES\\_P.RES-Uy.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74527_SGT5_2019_ACTA02_ANE09_ES_P.RES-Uy.pdf). Acesso em: 17 fev. 2020.

REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE. Acta. *In*: Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, 21., 2019, Montevideo. **Atas** [...]. Montevideo: ALADI, 2019. [.pdf].

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 01/19: Anexo VIII. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 55., 2019, Buenos Aires. **Atas** [...]. Buenos Aires: Mercosur, 3 al 5 jul. 2019a. Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74240\\_SGT5\\_2019\\_ACTA01\\_ANE08\\_ES\\_Memor%C3%A1ndumPY.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74240_SGT5_2019_ACTA01_ANE08_ES_Memor%C3%A1ndumPY.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 01/19: Anexo X. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 55., 2019, Buenos Aires. **Atas** [...]. Buenos Aires: Mercosur, 3 al 5 jul. 2019b. Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74242\\_SGT5\\_2019\\_ACTA01\\_ANE10\\_ES\\_Doc%20Propuesta%20Uy%20Excesos%20de%20peso.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74242_SGT5_2019_ACTA01_ANE10_ES_Doc%20Propuesta%20Uy%20Excesos%20de%20peso.pdf). Acesso em: 18 fev. 2020.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 02/18: Anexo VIII. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 54., 2018, Montevideo. **Atas** [...]. Montevideo: Mercosur, 21 y 23 nov. 2018. Disponível em:

[https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74240\\_SGT5\\_2019\\_ACTA01\\_ANE08\\_ES\\_Memor%C3%A1ndumPY.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/74240_SGT5_2019_ACTA01_ANE08_ES_Memor%C3%A1ndumPY.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REVISTA ESTUDIOS ECONÓMICOS. Bogotá, D.C.: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, v. 3, n. 1, sept. 2018. Disponível em: <http://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/revista-oe/2018/revista-3/revista-3.pdf.aspx>. Acesso em: 30 jan. 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 fev. 2020.

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

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 10, de 16 de junho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 jun. 1995. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=797>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 40, de 29 de maio de 1998**. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – OTM. Brasília, DF, 1998. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=5748>. Acesso em 19 fev. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 76, de 9 de fevereiro de 1999. Altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 1999. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=6790>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 171, de 22 de novembro de 2001. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional de que trata o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 nov. 2001. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=10637>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 421, de 1 de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1 abr. 2011a. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 471, de 28 de junho de 2013. Altera dispositivos da Circular Susep nº 008/1989. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 jun. 2013. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 488, de 22 de maio de 2014. Altera dispositivos da Circular Susep nº 171/2001. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 maio 2014. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=32982>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Condições contratuais padronizadas do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Carga (RCOTM-C), nos âmbitos nacional e internacional.** Rio de Janeiro: SUSEP, 25 mar. 2011b. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SegRCOTMC.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 219, de 15 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C). **Diário Oficial União**, Brasília, DF, 15 dez. 2010. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=27417>. Acesso em: jan. 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] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 out. 2016. Disponível em: [http://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/24351864/do1-2016-10-17-resolucao-n-341-de-11-de-outubro-de-2016-24351662](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/24351864/do1-2016-10-17-resolucao-n-341-de-11-de-outubro-de-2016-24351662). Acesso em: 20 fev. 2020.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA (SFC). **ABC del SOAT.** [Bogotá, D.C.]: SFC, dic. 2019. Disponível em: <https://www.superfinanciera.gov.co/inicio/industrias-supervisadas/industria-aseguradora-202>. Acesso em: 6 fev. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA FINANCEIRA DE COLOMBIA (SFC). **Acerca de la SFC.** Propósito Superior de la Superintendencia Financiera de Colombia. Bogotá, D.C., 29 enero 2020. Disponível em: <https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/Publicaciones/publicaciones/loadContenidoPublicacion/id/60607/f/0/c/0#funciones2>. Acesso em: 3 fev. 2020.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL MIGRACIÓN COLOMBIA (UAEMC). Migración Colombia. **Tableau Public**, Bogotá, D.C., c2020. Disponível em: <https://public.tableau.com/profile/migraci.n.colombia#!/>. Acesso em: 5 fev. 2020.

UNITED NATIONS (UN). Department of Economic and Social Affairs. **Population Data.** New York City, c2019. Disponível em: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>. Acesso em: 27 jan. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 93/2020.** Montevideo: Presidencia de la República, 13 mar. 2020. Disponível em: [https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons\\_min\\_18.pdf](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 mar. 2020. Disponível em: [https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons\\_min\\_19.pdf](https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_19.pdf). Acesso em: 16 abr. 2020.

WORLD BANK. **Classificação das economias.** Washington, D. C., c2020. Disponível em: <http://portugues.doingbusiness.org/rankings>. Acesso em: 23 jan. 2020.

WORLD BANK GROUP. **Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies.** Washington, DC: World Bank Group, 2019. Disponível em: <https://portugues.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/c/colombia/COL.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2019.

## APÊNDICES E ANEXOS



# APÊNDICE 1 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA



# Autorizações, documentos de transporte e serviços

## CARGAS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004** – Ementa: Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

**Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019** – Ementa: dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.

**Licença Originária** autorização para realizar transporte internacional terrestre para país estrangeiro, nos termos dos acordos internacionais, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa.

**Autorização de Caráter Ocasional** é a licença concedida para a realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais.

**Licença Complementar** é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT autoriza empresas com sede em outro país à prestação e à operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como entrada, saída e trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Dispõe sobre conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC/RES nº 26/11; requer o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV). A Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

**Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015** – Ementa: Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC; e dá outras providências.

#### Comunicado SUROC/ANTT nº 1, de 6 de novembro de 2017

O Comunicado contém esclarecimentos sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas, com relação ao cadastro e à manutenção do veículo na frota, ao contrato de arrendamento particular do veículo, à regularidade do veículo no transporte rodoviário internacional de cargas e às infrações por realizar operação de transporte internacional em veículo não habilitado.

## Congresso Nacional

**Emenda Constitucional nº 6, de 15 de agosto de 1995** – Ementa: Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal.

Revoga o art. 171 da Constituição Federal, que dispunha sobre a obrigatoriedade de que o controle do capital social da empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado.

## Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 211, de 13 de novembro de 2006** – Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Cargas (CVC), a que se referem os arts. 97, 99 e 314 do CTB.

Versa sobre a Autorização Especial de Trânsito (AET) para veículos com peso bruto total acima de 57t ou com comprimento total acima de 19,80 m, a qual poderá ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos estados, dos municípios ou do Distrito Federal. O Contran é o responsável pela regulamentação dos procedimentos administrativos para a obtenção e renovação da AET, conforme editado pela Resolução Contran nº 635 de 30 novembro de 2016.

**Resolução Contran nº 734 de 5 junho de 2018** – Ementa: Institui a Autorização Específica (AE) para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do Contran.

Estabelece que a Autorização Específica (AE) poderá ser concedida se atendidos os seguintes critérios: (a) apresentação do certificado de verificação metrológica para atestar a capacidade volumétrica do tanque utilizado no transporte de carga líquida; (b) atendimento ao estabelecido na Resolução Contran nº 211/06; e (c) no caso de combinação de veículo de carga, o que prevalece é a data de licenciamento das unidades rebocadas, podendo o trator ter data de licenciamento posterior.

**Resolução Contran nº 564, de 25 de novembro de 2015** – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Autoriza unicamente aos veículos especialmente fabricados ou adaptados para o transporte de contêineres o seu transporte nas vias terrestres abertas à circulação pública. Dispõe sobre a exigência do certificado do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), fixa alturas mínimas e máximas, dispõe sobre infrações e revoga as resoluções Contran nº 725 e nº 213.

**Resolução Contran nº 630, de 30 de novembro de 2016** – Ementa: Estabelece os requisitos para o trânsito de Composições de Veículos de Carga Remontadas (CVR).

## Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais (CIEF) e das Coordenações dos Sistemas Aduaneiros (CSA)

**Norma de Execução CIEF/CSA nº 1, de 10 de outubro de 1991** – Ementa: Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA).

## Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

**Resolução DNIT nº 1, de 14 de janeiro de 2016** – Ementa: Aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais.

Regulamenta o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes.

Aplica-se também às rodovias federais operadas sob regime de concessão ou delegação, atendendo-se às disposições dos respectivos contratos de concessão ou convênios de delegação, observado CTB e as Resoluções do Contran.

## Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF)

**Instrução Normativa DPRF nº 56, de 23 de agosto de 1991** – Ementa: Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e estabelece normas para sua emissão e utilização.

O MIC/DTA constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul. Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e outro país do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em português ou espanhol. Apresenta modelo do documento anexado à Instrução Normativa.

**Instrução Normativa DPRF nº 60, de 8 de novembro de 1996** – Ementa: Estende aos países do cone Sul, não integrantes do Mercosul as disposições da Instrução Normativa SRF nº 56, de 23 de agosto de 1991.

**Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58, de 27 de agosto de 1991** – Ementa: Institui o CRT.

O CRT constitui-se em documento obrigatório a ser utilizado na prestação de serviços de transporte de carga em viagens internacionais no tráfego entre o Brasil e os países do Cone Sul. O documento é necessário nos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado em 1º de novembro de 1991. Apresenta, anexado à Instrução Normativa, o modelo do documento e explicação sobre o preenchimento de cada campo.

## Presidência da República

**Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998** – Ementa: Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

O Ministério dos Transportes é o órgão responsável pela política de Transporte Multimodal de Cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvados a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais. O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação dessa Lei, que também exercerá funções de controle. O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor. A emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias, assim como pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino e pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembarço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, instituído por essa Lei.

**Decreto nº 1.564, de 19 de julho de 1995** – Ementa: 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.

O Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as mercadorias sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável. Ele deverá ter menção sobre o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional no Mercosul”. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia até a sua entrega ao destinatário. Ele será responsável pelas perdas e por danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que originou a perda, os danos ou o atraso se deu quando as mercadorias estavam sob sua custódia.

As controvérsias que surgirem entre os Estados-Partes em decorrência da aplicação, da interpretação ou do descumprimento das disposições contidas no presente acordo serão resolvidas mediante negociações técnicas diretas. Se, mediante tais negociações, não se alcançar um acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, serão aplicados os procedimentos previstos no sistema de Solução de Controvérsias vigente entre os Estados-Partes do Tratado de Assunção.

**Decreto nº 6.870, de 4 de junho de 2009** – Ementa: Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul.

A presente decisão deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos nacionais dos Estados-Partes do Mercosul.

Normatiza o despacho aduaneiro de mercadorias, estabelecendo normas para o ingresso e saída de mercadorias do território aduaneiro do Mercosul; entre essas normas consta: controle aduaneiro; declaração de chegada; tratamento a dispensar à mercadoria; descarga; depósito temporário ou provisório de importação.

A presente decisão também aprova o convênio de cooperação, intercâmbio de informação, consulta de dados e assistência mútua entre as administrações aduaneiras do Mercosul. Através desse convênio, as administrações aduaneiras se comprometem em prestar assistência mútua entre si, por meio de intercâmbio de informações e consultas necessárias para assegurar a correta aplicação da legislação aduaneira, facilitar o comércio, além de prevenir e reprimir os ilícitos aduaneiros.

Estabelece ainda a norma de aplicação sobre a valoração aduaneira de mercadorias. Fica decidido que a base de cálculo do imposto de importação será o valor aduaneiro das mercadorias importadas, determinado conforme as normas do acordo sobre implementação do art. 8º do *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), assim como as demais disposições relacionadas a ele e procedentes do ordenamento jurídico do Mercosul.

O valor aduaneiro das mercadorias importadas será a base para a aplicação da tarifa externa comum. Ficam dispostos também os elementos a serem incluídos no cálculo do valor da tarifa aduaneira.

A presente decisão dispõe ainda sobre a especificação de características técnicas da infraestrutura informática para o intercâmbio eletrônico de informações de operações aduaneiras, através do Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros (INDIRA).

Normatiza a interconexão entre aduanas dos Estados-Partes, para os sistemas que requeiram transferência parcial ou total de dados, consta também recomendações de aplicação de padrões globais e particulares de cada estado-parte.

O decreto ainda aprova o “Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul”, dispondo sobre categorias de viajantes; declaração de bagagem; valoração de bagagem; isenções; proibições; exclusões; extravio de bagagem; limites de isenção para bagagem acompanhada; e bagagem desacompanhada.

Estabelece também a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais; a norma de controle aduaneiro das administrações aduaneiras do Mercosul; e a norma relativa à gestão de risco aduaneiro (a ser aplicada à gestão de risco ao ingresso, permanência, transporte, circulação, armazenamento e saída de mercadorias, unidades de carga e meios de transporte que operem nos Estados-Partes).

## PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 1.432, de 26 de abril de 2006** – Ementa: 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.

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

**Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015** – Ementa: Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Regulamenta, fundamentada na Lei nº 10.233/2001, a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob o regime de autorização.

Versa sobre o termo de autorização de serviços regulares, o seu requerimento e os documentos comprobatórios.

Versa sobre a licença operacional, no que diz respeito à frota, à frequência mínima, aos terminais, garagens, pontos de apoio e de parada e aos motoristas cadastrados.

Versa sobre o processo seletivo público, sobre a execução dos serviços – esta em termos de atendimento do mercado, operação das linhas, transferência dos mercados e tarifa –, sobre as penalidades, extinção e intervenção.

**Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015** – Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Dispõe sobre a competência da ANTT para autorizar a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, realizado em regime de fretamento sob as formas: turístico, eventual e contínuo.

Aborda sobre a autorização para a prestação do serviço, sobre a fiscalização de aspectos trabalhistas, sobre os veículos aptos à realização do transporte, a futura alteração da frota e atualização do cadastro, a operação do serviço, a licença de viagem para o fretamento turístico ou eventual, a licença de viagem para o fretamento contínuo, o seguro de responsabilidade civil, sobre o regime das bagagens, entre outras disposições.

**Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro 2016** – Ementa: 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.

**Resolução ANTT nº 5.040, de 3 de março de 2016** – Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016.

## Presidência da República

**Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998** – Ementa: Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Cabe à União explorar, diretamente ou mediante permissão ou autorização, os serviços rodoviários interestadual e internacional de transporte coletivo de passageiros. Os serviços de que trata esse decreto serão delegados mediante:

I – Permissão, sempre precedida de licitação, nos casos de transporte rodoviário de passageiros interestadual e internacional.

II – Autorização, nos casos de: transporte rodoviário internacional em período de temporada turística; prestação de serviços em caráter emergencial; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento contínuo; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento eventual ou turístico.

O regime jurídico dos contratos de que trata esse decreto confere à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em relação a eles, a prerrogativa de alterá-los, unilateralmente, e assim modificar a prestação dos serviços delegados, para melhor adequá-los às finalidades de interesse público, respeitados os direitos da transportadora.

Além disso, o decreto dispõe especificamente sobre a licitação para outorga de serviços, contratos, extinção dos contratos, tarifas, direitos e obrigações dos usuários, encargos do poder concedente, encargos da transportadora, serviços especiais, prestação de serviços em caráter emergencial, forma de execução dos serviços, modificações de serviço, veículos, pessoal da transportadora, terminais rodoviários, dos pontos de parada e de apoio, bilhetes de passagem e sua venda, das bagagem e das encomendas, qualidade dos serviços, fiscalização, infrações e penalidades e recursos.

**Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013** – Ementa: Altera o Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Altera os arts. 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14, 17, 19, 20, 23, 25, 27, 29, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45, 47, 52, 56, 61, 65, 68, 76, 77, 78, 79, 88, 89, 90, 93, 94, 101 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998.

**Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014** – Ementa: Altera as Leis nos 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências.

Passou a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando assim o procedimento licitatório prévio. A lei, entretanto, não prevê instrumento de autorização para o transporte semiurbano interestadual de passageiros, o qual continua sendo delegado por meio de permissão.

**Deliberação ANTT nº 955, de 22 de outubro de 2019** – Ementa: A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto Vista DDB – 005, de 22 de outubro de 2019, e no que consta do Processo nº 50501.346390/2018-26, delibera.

A Deliberação ANTT revoga parcialmente a Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Entre as revogações estavam o capítulo II que determinava o cálculo do coeficiente tarifário máximo e seu reajuste.

**Resolução ANTT nº 5.868, de 28 de janeiro de 2020** – Ementa: Altera a Resolução nº 1.432, de 26 de abril de 2006.

Altera o parágrafo único do art. 9º da Resolução mencionada acima, o qual ficou com a seguinte redação:

Parágrafo único. No caso dos serviços internacionais ou interestaduais que transitam em municípios e/ou regiões metropolitanas nos quais existam pontos de fronteira alfandegados, a obrigação citada no caput é estendida aos volumes que estão sob a responsabilidade dos passageiros e transportados nos porta-embrulhos (ANTT, 2020d).

## PASSAGEIROS E CARGAS

### Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 205, de 20 de outubro de 2006** – Ementa: Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências.

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação (CNH) original; II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual (CRLV) original. O não cumprimento das disposições dessa resolução implicará as sanções previstas no art. 232 do CTB.

### Presidência da República

**Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005** – Ementa: 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 2005.

Internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. Define a responsabilidade do concessionário de transporte internacional terrestre e lista as infrações conforme classificação de gravidade e de tipo de transporte (passageiros ou cargas).

# Tarifas e pedágios

## CARGAS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 2.885, de 9 de setembro de 2008** – Ementa: Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Estabelece as normas para a utilização do Vale-Pedágio obrigatório, a habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, a aprovação de modelos e sistemas operacionais e a fiscalização, bem como tipifica as infrações e suas respectivas penalidades. Poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Versa sobre as partes envolvidas, que são empresas habilitadas a prestar o Vale-Pedágio, operadoras de rodovia, sistema de comercialização, infrações e sanções e fiscalização.

**Resolução ANTT nº 4.898, de 13 de outubro de 2015** – Ementa: Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

Norma que regula as condições objetivas para o veículo ser considerado vazio:  
“Art. 1º: A condição de veículo vazio de que trata o art. 17 da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:  
I – de avaliação visual;  
II – da documentação fiscal associada à viagem;  
III – do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), nos termos da Resolução nº 3.658/2011;  
IV – do peso bruto total do veículo”. (ANTT, 2015d, não paginado).

**Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019** – Ementa: Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.

Norma que compila as informações referentes ao transporte rodoviário internacional de cargas.

**Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020** – Ementa: Estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

## Presidência da República

**Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018** – Ementa: Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

“Art. 1º: A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º § 2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.” (BRASIL, 2018b, não paginado).

## PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 1.430, de 19 de abril de 2006** – Ementa: Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A norma indica a fórmula para cálculo do valor a ser repassado ao passageiro, estabelecendo o limite máximo do repasse. Os destinatários da norma são as empresas Permissionárias do Transporte Rodoviário de Passageiros, e a resolução trata do repasse, para a tarifa, dos valores dos pedágios. Não se aplica, portanto, a quem não seja Permissionário (aquele que recebe a concessão, na modalidade de Permissão, por órgão concedente no Brasil, para a prestação de determinado serviço público). Os operadores estarão sujeitos às regras tarifárias de seus respectivos países de origem.

**Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014** – Ementa: Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e dá outras providências.

Estabelece as definições para bilhete e suas espécies; trata da gratuidade, de sistemas de emissão de bilhetes, de informações obrigatórias para emissão do bilhete, do valor da tarifa (serviço) e do valor do bilhete (com taxas e impostos), condições para não realização de viagem, reembolso de bilhetes, inclusive em moeda estrangeira (internacional).

Ver também: Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009; Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008; Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990; Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários; art. 731 do Código Civil, Lei nº 12.741/2012, que dispõe sobre as medidas de esclarecimento ao consumidor, de que trata o § 5º do art. 150 da Constituição Federal; Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração mediante permissão e autorização de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

**Resolução ANTT nº 5.396, de 3 de agosto de 2017** – Ementa: Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros.

Autoriza as empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros a estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários. A concessão de tarifa promocional nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros nos termos do presente artigo estará condicionada à implementação e ao pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), de que trata a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, nos veículos em operação. Será obrigatório o oferecimento de igual promoção em toda a extensão e em todas as seções da linha, podendo, no entanto, a tarifa promocional abranger apenas determinados horários e dias da semana.

**Deliberação ANTT nº 955, de 22 de outubro de 2019.** Ementa: A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto Vista DDB – 005, de 22 de outubro de 2019, e no que consta do Processo nº 50501.346390/2018-26, delibera.

A Deliberação modifica e revoga parcialmente a Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Entre as revogações estavam o capítulo II que determinava o cálculo do coeficiente tarifário máximo e seu reajuste.

## Presidência da República

**Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009** – Ementa: Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências.

“Art. 1º: Os bilhetes de passagens adquiridos no transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados.

Parágrafo único. Os bilhetes com data e horário marcados poderão, dentro do prazo de validade, ser remarcados.

Art. 2º Antes de configurado o embarque, o passageiro terá direito ao reembolso do valor pago do bilhete, bastando para tanto a sua simples declaração de vontade.

Parágrafo único. Nos casos de solicitação de reembolso do valor pago do bilhete por desistência do usuário, a transportadora disporá de até 30 (trinta) dias, a partir da data do pedido, para efetivar a devolução.

Art. 3º Independentemente das penalidades administrativas determinadas pela autoridade rodoviária impostas à empresa autorizada, permissionária ou concessionária, em caso de atraso da partida do ponto inicial ou em uma das paradas previstas durante o percurso por mais de 1 (uma) hora, o transportador providenciará o embarque do passageiro em outra empresa que ofereça serviços equivalentes para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se assim o passageiro optar, o valor do bilhete de passagem.

Art. 4º A empresa transportadora deverá organizar o sistema operacional de forma que, em caso de defeito, falha ou outro motivo de sua responsabilidade que interrompa ou atrase a viagem durante o seu curso, assegure continuidade à viagem num período máximo de 3 (três) horas após a interrupção. [...]

Art. 8º As empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros deverão operar com um sistema de proteção à viagem, visando à regularidade, segurança e eficiência de tráfego, abrangendo as seguintes alternativas:

I – de controle de tráfego, devendo o motorista ser informado antes da partida das condições de trânsito nas estradas;

II – de telecomunicações rodoviárias;

III – de supervisão, reparo, distribuição de peças e equipamentos e da manutenção dos ônibus”.

(BRASIL, 2019c, não paginado).

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Presidência da República

**Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995** – Ementa: Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nessa lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. Versa sobre direitos e obrigações dos usuários, política tarifária, licitações, contrato de concessão, encargos das partes envolvidas, permissões e outras disposições.

**Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001** – Ementa: Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

“Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

[...]

Art. 3º [...]

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.” (BRASIL, 2001c, não paginado).

# Seguros

## CARGAS

### Conselho Nacional de Seguros Privados

**Resolução CNSP nº 219, 10 de dezembro de 2010** – Ementa: dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C).

Divulga as Condições Gerais, Coberturas Adicionais, Cláusulas Específicas e Modelos de Proposta, Apólice, Certificado e Averbação para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga, nos termos dos Títulos I, II, III e IV, que são parte integrante da Resolução.

**Resolução CNSP nº 341, 11 de outubro de 2016** – Ementa: 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.

Divulga as Condições Gerais, Coberturas Adicionais, e Modelo de Certificado, para o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional, para Veículos Matriculados na Guiana Francesa (seguro RCTR-VI-GF), nos termos dos anexos I, II e III, que são partes integrantes desta Resolução.

### Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**Circular Susep nº 40, de 29 de maio de 1998** – Ementa: Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – OTM.

“Art. 1º: Divulgar as Condições Gerais para o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM), aprovadas pela Resolução GMC nº 62/97, no âmbito do MERCOSUL - Danos a Carga, nos termos do Anexo I, que é parte integrante da presente Circular.  
Art. 3º As operações do Seguro a que se refere esta Circular serão registradas no código 44 - RCT-VI.” (SUSEP, 1998, não paginado).

**Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGCOM** – Assunto: 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.

### Presidência da República

**Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996** – Ementa: dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte

Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995.

O Acordo foi internalizado pelo Brasil, pelo Chile e pelo Peru, respectivamente, por meio das seguintes normativas: Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996; Decreto nº 442, de 18 de julho de 2001 e Decreto Supremo nº 011/96/MTC, de 6 de setembro de 1996. O Acordo torna o remetente responsável frente ao transportador pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já fossem de conhecimento do transportador no momento no qual se responsabilizou por estas.

## PASSAGEIROS

### Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**Circular Susep nº 471, de 28 de junho de 2013** – Ementa: altera dispositivos da Circular SUSEP nº 008/1989.

**Circular Susep nº 8, de 21 de abril de 1989** – Ementa: aprova condições gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional.

Art. 1º Aprovar as novas Condições Gerais e o novo Texto do Convênio Mútuo entre Sociedades Seguradoras, na forma do anexo que fica fazendo parte integrante desta circular.

**Circular Susep nº 76, de 9 de fevereiro de 1999** – Ementa: altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89.

### Presidência da República

**Lei nº 6.194, de 9 de dezembro de 1974** – Ementa: dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 19, de 23 de maio de 2002** – Ementa: aprova a compilação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 238, de 25 de maio de 2007** – Ementa: dispõe sobre o porte obrigatório do Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de automóvel particular ou de aluguel, não registrado no país de ingresso, em viagem internacional.

O Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil, de que trata a Resolução Mercosul/GMC/RES nº 120/94, é documento de porte obrigatório do condutor/proprietário de automóvel particular ou de aluguel, registrados no exterior, em circulação no Território Nacional.

### Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

**Circular SUSEP nº 10, de 16 de junho de 1995** – Ementa: aprova as Condições Gerais e o Certificado de Apólice única para o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou Condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio – particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional – danos causados a pessoas ou objetos não transportados nos termos dos seus Anexos I e II, respectivamente, que ficam fazendo parte integrante desta Circular.

**Circular SUSEP nº 171, de 22 de novembro de 2001** – Ementa: dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de que trata o *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga*, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Aplicam-se ao Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) as condições gerais e o Convênio Mútuo de que trata a Circular Susep nº 8, de 21 de abril de 1989, com a alteração introduzida pela Circular Susep nº 79, de 9 de fevereiro de 1999. Os termos do Convênio Mútuo são de caráter obrigatório, com objetivo de operacionalizar o processo de regulação e liquidação dos sinistros ocorridos no país estrangeiro. Dispõe sobre as obrigações das sociedades seguradoras e do segurado e sobre o pagamento e o recebimento dos valores relativos ao seguro. Contém em anexo o modelo do certificado de apólice.

**Circular Susep nº 421, de 1º de abril de 2011** – Ementa: estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C).

Disponibiliza, no endereço eletrônico da Susep, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. As Sociedades Seguradoras não poderão comercializar novos contratos de Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga (RCOTM-C) em desacordo com as disposições desta Circular.

**Circular SUSEP nº 488, de 22 de maio de 2014** – Ementa: altera dispositivos da Circular Susep nº 171/2001.

## Presidência da República

**Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966** – Ementa: dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Normatiza as operações de seguros privados, institui os órgãos através dos quais o controle do Estado se exercerá, considera operações de seguros privados os seguros de coisas, pessoas, bens, responsabilidades, obrigações, direitos e garantias. Inclui também o sistema de cosseguro, resseguro e retrocessão. Institui o Sistema Nacional de Seguros Privados, o Conselho Nacional de Seguros Privados, a Superintendência de Seguros Privados e a sua respectiva administração e recursos financeiros, o Instituto de Resseguros do Brasil, as sociedades seguradoras e a respectiva legislação aplicável, sua autorização de funcionamento e as operações das sociedades seguradoras. Regula a liquidação das sociedades seguradoras e o regime repressivo. Dispõe sobre os corretores de seguros.

**Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967** - Ementa: regulamenta os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências.

**Decreto nº 3.856, de 3 de julho de 2001** – Ementa: promulga o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, concluído em São Luiz, República Argentina, em 25 de junho de 1996, e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997.

**Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007** – Ementa: efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF) nas hipóteses que menciona; altera as leis nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das leis nº 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei nº 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências.

# Produtos perigosos

## CARGAS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016** – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

**Resolução nº 5.581, de 22 de novembro de 2017** – Ementa: Altera a Resolução ANTT nº 5.232, de 2016, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e seu anexo.

**Resolução ANTT nº 5.848, de 25 de junho de 2019** – Ementa: Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências .

Atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, dispondo sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado em vias públicas no território nacional.

### Presidência da República

**Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001** – Ementa: Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

“Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

- I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.” (BRASIL, 2001e, p. 2).

**Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993** – Ementa: Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito.

**Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996** – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, compõe o presente Decreto. Fica estabelecido que este será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto a sua vigência.

O Acordo e seus anexos regulamentam o transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do Mercosul.

**Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983** – Ementa: Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências.

Serão aplicadas e arrecadadas multas pela autoridade com jurisdição sobre a via pública ou rodovia, variando conforme o grau de risco e aplicada em dobro caso haja reincidência. O máximo de obrigações reajustáveis do Tesouro Nacional é de 250 (duzentas e cinquenta); infratores podem ser suspensos por 180 dias ou ter cancelamento do registro.

**Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988** – Ementa: Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

Trata sobre as condições de transporte: veículos e equipamentos, carga e seu acondicionamento, itinerário, estacionamento, pessoal envolvido na operação do transporte, documentação e serviço de acompanhamento técnico especializado. Aborda também procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; deveres, obrigações e responsabilidades, do fabricante e do importador, contratante, do expedidor e do destinatário, transportador; fiscalização; infrações e penalidades. O transporte de produtos perigosos realizado pelas forças armadas obedecerá à legislação específica.

**Portaria MT nº 22, de 19 de janeiro de 2001** – Ementa: Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul.

## Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004** – Ementa: 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.

“Art. 33. Os Cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, de transporte de carga indivisível e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete). (Redação do caput dada pela Resolução CONTRAN Nº 484 DE 07/05/2014).” (CONTRAN, 2004b, não paginado)

# Normas técnicas

## CARGAS

### Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 181, de 1º de setembro de 2005** – Ementa: Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências.

A instalação de tanque suplementar de combustível somente será permitida em caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques. É permitida a instalação de mais de um tanque suplementar, com capacidade máxima de 1.200 l.

**Resolução Contran nº 196, de 25 de julho de 2006** – Ementa: Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo. Os veículos adaptados ou alterados para o transporte de toras, na forma prevista nesta Resolução, devem ser submetidos à inspeção de segurança veicular em Instituição Técnica Licenciada (ITL) pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para obtenção de novo Certificado de Registro de Veículos (CRV) e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV). As madeiras brutas com comprimento igual ou inferior a 2,50 m devem ser transportadas no sentido longitudinal ou transversal sobre a carroçaria do veículo.

**Resolução Contran nº 246, de 27 de julho de 2007** – Ementa: Altera a Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006, do Contran, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo, com disposição vertical ou piramidal (triangular). A altura máxima da carga deve ser limitada pela menor altura do painel dianteiro do veículo. Fica assegurado o direito de circulação, até o sucateamento, aos veículos fabricados e licenciados para o transporte de toras ou de madeira bruta, até a data de publicação da Resolução nº 196/06, do Contran, desde que seus proprietários tenham cumprido todos os requisitos para sua regularização.

**Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013** – Ementa: Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.

É permitido apenas para: veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas; veículos com carroçarias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado. As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos:

possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático; estar devidamente ancorados à carroceria do veículo; cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura; estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada. Ademais, a lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

**Resolução Contran nº 499, de 28 de agosto de 2014** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências.

A carga transportada não poderá exceder os limites da carroceria do veículo. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar será obrigatório.

**Resolução Contran nº 564, de 25 de novembro de 2015** – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Contém definições sobre contêiner, Veículo Porta-Contêiner (VPC), Dispositivo de Fixação de Contêiner (DIF) e dispositivos de canto. Os veículos deverão ter afixados em sua estrutura uma plaqueta ou selo de identificação de certificação do fabricante ou adaptador, certificado pelo Inmetro. Dispõe sobre a Autorização Especial de Trânsito (AET) para contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m, com validade no máximo de um ano; dispõe sobre questões relativas à fixação, adaptações para transporte etc.

**Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015** – Ementa: Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Todas as cargas transportadas, conforme seu tipo, devem estar devidamente amarradas, ancoradas e acondicionadas no compartimento de carga ou superfície de carregamento do veículo, de modo a prevenir movimentos relativos durante todas as condições de operação esperadas no transcorrer da viagem, como: manobras bruscas, solavancos, curvas, frenagens ou desacelerações repentinas. Devem ser utilizados dispositivos de amarração, como cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência à ruptura por tração.

**Resolução Contran nº 618, de 06 de setembro de 2016** – Ementa: Altera o art. 1-A da Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 499, de 28 de agosto de 2014.

Altera o art. 1-A, que passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 1-A. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar de que trata o §1º do art. 1º será exigido a partir do dia 1º de junho de 2017”.

**Resolução Contran nº 631, de 30 de novembro de 2016** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

**Resolução Contran nº 645, de 14 de dezembro de 2016** – Ementa: Altera o Anexo I da Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Altera os subitens 1.10.6 e 1.10.7 e acrescenta os subitens 1.10.4.1 e 1.10.6.1 do Anexo I da Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016.

**Resolução Contran nº 664, de 18 de maio de 2017** – Ementa: Altera o art. 1º-A da Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 618, de 06 de setembro de 2016, e acrescenta o art. 1º-B à Resolução CONTRAN nº 441, de 28 de maio de 2013.

Altera o art. 1º-A, que passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 1º -A. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona, cordas ou dispositivo similar de que trata o §1º do art. 1º será exigido a partir do dia 1º de junho de 2017”.

Acrescenta o art. 1º-B, com a seguinte redação: “Art. 1º-B. A utilização de cordas, prevista no art. 1-A, fica restrita a cana-de-açúcar inteira, medindo entre 1,50 e 3,00m. Parágrafo único. As cordas deverão ter distância máxima entre elas de 1,50m, impedindo o derramamento da carga na via”.

**Resolução Contran nº 676, de 21 de junho de 2017** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Os pontos de amarração devem ser projetados para transmitir as forças que recebem aos elementos estruturais do veículo. Devem estar fixados na plataforma de carga e sobre a parede vertical dianteira (painel frontal), quando esta for utilizada para apoiar a carga. Quando não utilizados, não devem ficar acima do nível horizontal da plataforma e nem sobre a parede vertical dianteira no interior da região de carga. Os encaixes necessários para acomodar os pontos de amarração na plataforma de carga devem ser os menores possíveis.

## PASSAGEIROS

### Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 445, de 25 de junho de 2013** – Ementa: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipo micro-ônibus e ônibus, categoria M3, de fabricação nacional ou importado.

**Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016** – Ementa: Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados de cargas e reboques.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução nº 5.838, de 27 de dezembro de 2018** – Ementa: Dispõe sobre a inspeção técnica de veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

Determina que todos os veículos cadastrados na ANTT deverão ser inspecionados anualmente por empresa licenciada pelo Denatran, bem como estabelece os documentos que deverão ser apresentados para atestar a inspeção técnica veicular, os quais devem ter autenticidade verificável por meio do Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular (SISCSV).

### Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)

**Resolução Conama nº 8, de 31 de agosto de 1993** – Ementa: Complementa a Resolução nº 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados.

Complementa a Resolução nº 18/86, que institui, em caráter nacional, o Proconve, estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Traz tabelas com os limites máximos de emissão de gases para motores de veículos pesados.

**Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986** – Ementa: Dispõe sobre a criação do Proconve.

**Resolução Conama nº 272, de 14 de setembro de 2000** – Ementa: Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados.

Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. Traz tabelas para os limites máximos de ruídos para veículos em aceleração.

**Resolução nº 403, de 11 de novembro de 2008** – Ementa: Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências.

Dispõe sobre os limites máximos de emissão para veículos pesados novos, com base nos valores da EURO V; sobre as características do óleo diesel padrão de ensaio; e sobre a caracterização e distribuição do óleo diesel comercial.

**Resolução nº 490, de 16 de novembro de 2018** – Ementa: Estabelece a Fase Proconve P8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências.

Dispõe sobre os novos limites máximos de emissão para veículos automotores pesados, que deverão ser aplicados a partir de 2022, para os veículos novos que nunca obtiveram a LCVM, e a partir de 2023, para os demais veículos. Trata também dos futuros limites máximos para emissão de poluentes para veículos pesados considerando a Fase Proconve P8, além dos limites de emissão de ruído de passagem e seu cronograma de aplicação.

## Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 558, de 15 de abril de 1980** – Ementa: Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.

Os veículos somente poderão ser comercializados no País quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Dispõe sobre as condições de desgaste do pneu novo ou reformado.

**Resolução Contran nº 14, de 6 de fevereiro de 1998** – Ementa: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Estabelece equipamentos obrigatórios para veículos automotores, ônibus elétricos, reboques, semirreboques, ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, tratores de rodas e mistos, tratores de esteira etc.

**Resolução Contran nº 518, de 29 de janeiro de 2015** – Ementa: Rep. - Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores.

Art. 1º Os cintos de segurança afixados nos veículos, ancoragem e os apoios de cabeça deverão observar os requisitos mínimos estabelecidos nos Anexos desta Resolução.

Art. 2º Os requisitos constantes nos Anexos desta Resolução aplicar-se-ão aos novos projetos de veículos produzidos ou importados, 3 anos a partir da data de publicação desta Resolução e 5 anos a partir da data de publicação para todos os veículos em produção, sendo facultado antecipar a sua adoção total ou parcial.

**Resolução Contran nº 62, de 21 de maio de 1998** – Ementa: Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso de acordo com o Parágrafo único do art. 100 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. 1º É permitida a utilização de pneus com banda extralarga (single):

I - dos tipos 385/1965 R22,5, em semirreboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem;

II - do tipo 395/1980 R20 em aplicação específica em caminhões de salvamento e combate a incêndio.

Parágrafo único. Para as configurações do inciso I deste artigo, será admitido o peso bruto máximo transmitido, por conjunto de eixos em tandem, de 17 toneladas para o tandem duplo e de 25,5 toneladas para o tandem triplo.

**Resolução Contran nº 92, de 4 de maio de 1999** – Ementa: Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A violação ou adulteração sujeitará o infrator às cominações da legislação penal aplicável.

**Resolução Contran nº 87, de 4 de maio de 1999** – Ementa: Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução Contran nº 14/98, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução nº 14/98-Contran, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

**Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004** – Ementa: Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**Resolução Contran nº 194, de 26 de maio de 2006** – Ementa: Dá nova redação ao art. 6º, da Resolução 181/2005, do Conselho Nacional do Trânsito, de 1º de setembro de 2005.

O art. 6º passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 6º Fica garantido o direito de circulação, até o sucateamento, aos veículos que tiverem tanque suplementar instalado antes da vigência da Resolução nº 181 /05 do CONTRAN, mesmo que sua capacidade volumétrica exceda a 1.200 (um mil e duzentos) litros, e desde que seus proprietários tenham cumprido, à época, todos os requisitos para sua regularização, mediante comprovação no Certificado de Registro de Veículo – CRV e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV”.

**Resolução Contran nº 216, de 14 de dezembro de 2006** – Ementa: Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em para-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.

Dispõe sobre trincas e fratura de configuração circular nos veículos, ônibus, micro-ônibus e caminhões que possam interferir na visibilidade do condutor.

**Resolução Contran nº 223, de 9 de fevereiro de 2007** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 157/2004, de 22 de abril, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

Revoga o § 1º do art. 7º da Resolução Contran nº 157/2004 e altera alguns artigos.

**Resolução Contran nº 224, de 9 de fevereiro de 2006** – Ementa: Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa, para fins de homologação de veículos automotores.

Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa para fins de homologação de veículos automotores destinados ao transporte de passageiros com até nove lugares sentados, incluindo o condutor, e os veículos destinados ao transporte de carga com peso bruto não superior a 3,5 t, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima superior a 25 km/h. Deverão estar equipados com sistemas de limpador e lavador de para-brisas que atendam às características e aos requisitos de desempenho especificados na Resolução. Além das especificações, a Resolução trata sobre os procedimentos de ensaio e avaliação, as relações dimensionais e zonas de visão do dispositivo.

**Resolução Contran nº 225, de 9 de fevereiro de 2007** – Ementa: Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto.

Dispõe sobre a simbologia indicada no painel do veículo.  
Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2021, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 758/2018.

**Resolução Contran nº 227, de 9 de fevereiro 2007** – Ementa: Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Aplica-se a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques novos saídos de fábrica, nacionais e importados. Os veículos inacabados, com destino ao concessionário, ao encarroçador ou a serem complementados por terceiros não estão sujeitos à aplicação de alguns dispositivos. É proibida a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos.  
Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2023, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 667/2017.

**Resolução Contran nº 247, de 27 de julho de 2007** – Ementa: Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) quando expirado no país de trânsito ou de destino.

Estende a vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV), em no máximo trinta dias, quando o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou força maior, seja impossibilitado de retornar antes de expirar o CITV.

**Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007** – Ementa: Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**Resolução Contran nº 272, de 14 de março de 2008** – Ementa: Altera a redação do art. 9º da Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório.

O *caput* do art. 9º, da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, passa a vigorar com a seguinte redação: “art. 9º As autoridades de trânsito ou seus agentes deverão fiscalizar os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório, verificando os seguintes itens:” (CONTRAN, 2008a, p. 01).

**Resolução Contran nº 294, de 17 de outubro de 2008** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 227/2007, de 9 de fevereiro, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Fica limitado o funcionamento simultâneo de, no máximo, oito faróis, independentemente de suas finalidades.

Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2023, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 667/2017.

**Resolução Contran nº 311, de 3 de abril de 2009** – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *Air Bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Estabelece como obrigatório o equipamento suplementar de segurança passiva – *air bag* –, instalado na posição frontal para o condutor e o passageiro do assento dianteiro, para os veículos novos produzidos, saídos de fábrica e os veículos originários de novos projetos, das categorias M1 e N1, nacionais e importados.

**Resolução Contran nº 333, de 6 de novembro de 2009** – Ementa: Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao art. 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e dá outras providências.

“O extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento da validade do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo às especificações da tabela 2 do Anexo.” (CONTRAN, 2009b, p. 1).

**Resolução Contran nº 334, de 6 de novembro de 2009** – Ementa: Isenta os veículos blindados do cumprimento do disposto no artigo 1º da Resolução CONTRAN nº. 254/2007, que estabelece requisitos para os veículos de segurança e critérios para aplicação de inscrição, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com inciso III do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

**Resolução Contran nº 359, de 29 de setembro de 2010** – Ementa: Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências.

Atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para realização de inspeção técnica em veículos. O veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, apostado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado, o qual será de porte obrigatório.

**Resolução Contran nº 380, de 28 de abril de 2011** – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS).

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) para veículos de passageiros, cargas e reboques.

**Resolução Contran nº 386, de 2 de junho de 2011** – Ementa: Dá nova redação aos arts 4º e 5º da Resolução Contran nº 254/2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 4º e o art. 5º da Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007, passam a vigorar, respectivamente, com a seguinte redação: "Art. 4º Os vidros de segurança a que se refere esta Resolução, deverão trazer marcação indelével em local de fácil visualização contendo, no mínimo, o índice de transmitância luminosa, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade com a legislação brasileira definido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO. [...] Art. 5º Fica a critério do DENATRAN admitir, exclusivamente para os vidros de segurança, para efeito de comprovação do atendimento da NBR 9491 e suas normas complementares, os resultados de testes e ensaios obtidos por procedimentos ou métodos equivalentes, realizados no exterior." (CONTRAN, 2011b, p. 1).

**Resolução Contran nº 394, de 13 de dezembro de 2011** – Ementa: Altera a Resolução nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *air bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

O Artigo 3º da Resolução Contran nº 311/2009 passa a vigorar acrescido do parágrafo 5º com a seguinte redação: "§ 5º Para veículos N1 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhonete, com peso bruto total – PBT até 3.500 kg, que compartilhem plataforma e cabine com veículos N2 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhão, será obrigatória a instalação de *Air Bag*, em 100% (cem por cento) da produção, a partir de 1º de janeiro de 2013, para o condutor e, a partir de 1º de janeiro de 2014, para o condutor e passageiros." (CONTRAN, 2011c, p. 1).

**Resolução Contran nº 406, de 12 de junho de 2012** – Ementa: Altera a Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Altera o art. 3º da Resolução sobre fiscalização, e o item “I. Definição” do Anexo I.

**Resolução Contran nº 466, de 11 de dezembro de 2013** – Ementa: Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular.

Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados ou do Distrito Federal, podendo ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado, previamente habilitada. A inspeção veicular serve para verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação, bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e, se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas Normas técnicas de cada um deles.

**Resolução Contran nº 492/2014, de 5 de junho de 2014** – Ementa: Altera o art. 1º da Resolução Contran nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus.

Altera o art. 1º, da Resolução Contran nº 558/1980. Dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus. Os veículos novos assemelhados ou deles derivados, automotores, elétricos, reboques ou semirreboques, de produção nacional ou importados, somente poderão ser comercializados no país quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com os Regulamentos Técnicos do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

**Resolução Contran nº 519, de 29 de janeiro de 2015** – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos.

Todo veículo automotor, elétrico, reboque, semirreboque com peso bruto total superior a 750 kg, novo, nacional ou importado, deverá atender aos requisitos mínimos de desempenho do sistema de freios estabelecidos para cada tipo de veículo pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 10966-1, NBR 10966-2, NBR 10966-3, NBR 10966-4, NBR 10966-5, NBR 10966-6, NBR 10966-7 e NBR 16068, ou pelas suas alterações posteriores.

**Resolução Contran nº 540, de 15 de julho de 2015** – Ementa: Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos.

Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. As especificações necessárias e os ensaios de prova para o conjunto estão apresentados nos anexos da Resolução.

**Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015** – Ementa: Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

“Utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, que optarem pela utilização do extintor de incêndio, deverão utilizar extintores de incêndio com carga de pó ABC” (CONTRAN, 2015f, p. 2).

**Resolução Contran nº 565, de 25 de novembro de 2015** – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 62, de 21 de maio de 1998.

Altera o Art. 1º da resolução supracitada, que passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 1º É permitida a utilização de pneus com banda extralarga (single): I - dos tipos 385/65 R22,5, em semirreboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem; II – do tipo 395/80 R20 em aplicação específica em caminhões de salvamento e combate a incêndio. Parágrafo único. Para as configurações do inciso I deste artigo, será admitido o peso bruto máximo transmitido, por conjunto de eixos em tandem, de 17 toneladas para o tandem duplo e de 25,5 toneladas para o tandem triplo”.

**Resolução Contran nº 580, de 24 de fevereiro de 2016** – Ementa: Acrescenta parágrafo único no Art. 9º da Resolução CONTRAN nº 254, de 26 de outubro de 2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Acrescenta o parágrafo único no Art. 9º, que passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 9º (...) Parágrafo único. É vedado o uso de painéis luminosos que reproduzam mensagens dinâmicas ou estáticas, excetuando-se as utilizadas em transporte coletivo de passageiro com finalidade de informar o serviço ao usuário da linha”.

**Resolução Contran nº 596, de 24 de maio de 2016** – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 380, de 28 de abril de 2011, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do Sistema Antitravamento das Rodas (ABS).

Inclui os incisos IV, V, VI e VII e o parágrafo único, no art. 6º da Resolução CONTRAN nº 380, de 28 de abril de 2011: “Art. 6º IV – Os fabricantes de veículos de pequena série; V – Os fabricantes de veículos artesanais; VI – As réplicas de veículos; VII – Os automóveis de carroceria Buggy”.

**Resolução Contran nº 597, de 24 de maio de 2016** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva (*air bag*), na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

**Resolução Contran nº 643, de 14 de dezembro de 2016** – Ementa: Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos.

Regulamenta o emprego de película retrorrefletiva em veículos com objetivo de prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna. Os veículos habilitados ao transporte internacional de cargas e coletivo de passageiros, de que trata o acordo aprovado pela Resolução Mercosul/GMC/nº 64/2008, quando em trânsito internacional, somente poderão circular pelo território nacional quando possuírem dispositivos retrorrefletivos de segurança.

**Resolução Contran nº 667, de 18 de maio de 2017** – Ementa: Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências.

Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências. Traz nos anexos especificações sobre: Anexo I – Instalação de dispositivos de iluminação e sinalização luminosa. Anexo II – Faróis principais emitindo feixes assimétricos e equipados com lâmpadas de filamento. Anexo III – Faróis de neblina dianteiros. Anexo IV – Lanternas de marcha à ré. Anexo V – Lanternas indicadoras de direção. Anexo VI – Lanternas de posição dianteiras e traseiras, lanternas de freio e lanternas delimitadoras traseiras. Anexo VII – Lanterna de iluminação da placa traseira. Anexo VIII – Lanternas de neblina traseiras. Anexo IX – Lanternas de estacionamento. Anexo X – Faróis principais equipados com fonte de luz de descarga de gás. Anexo XI – Fonte de luz para uso em farol de descarga de gás. Anexo XII – Retrorrefletores. Anexo XIII – Lanterna de posição lateral. Anexo XIV – Farol de rodagem diurna. Anexo XV – Lanternas de sinalização para veículos de transporte escolar. Anexo XVI – Especificação especial de lanternas de emergência de luz azul.

**Resolução Contran nº 674, de 21 de junho de 2017** – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

**Resolução Contran nº 703, de 10 de outubro de 2017** – Ementa: Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores.

Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. Detalha tecnicamente sobre posição, distância de detecção, raio de curvatura, superfície refletora, reflexão, ensaios, instalação e outras especificações do espelho.

**Resolução Contran nº 707, de 25 de outubro de 2017** – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 254, de 26 de outubro de 2007, que estabelece os requisitos para os vidros de segurança e os critérios para aplicação de inscrições, pictogramas, e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores.

Acrescenta o §4º ao art. 3º da resolução, com a seguinte redação: “Art. 3º § 4º Os vidros de segurança situados no teto dos veículos ficam excluídos dos limites fixados no caput deste artigo.” O art. 4º dessa mesma resolução passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 4º Os vidros de segurança a que

se refere esta Resolução, deverão trazer marcação indelével em local de fácil visualização contendo, no mínimo, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade com a legislação brasileira definido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO).”

**Resolução nº 716, de 30 de novembro de 2017** – Ementa: estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**Resolução Contran nº 719, de 07 de dezembro de 2017** – Ementa: Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN nº 540, de 15 de julho de 2015, que trata do conjunto roda e pneu sobressalente e sistemas alternativos.

**Resolução Contran nº 758, de 20 de dezembro de 2018** – Ementa: Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles indicadores e lâmpadas piloto dos veículos automotores e elétricos.

**Resolução Contran nº 761, de 20 de dezembro de 2018** – Ementa: Altera a Resolução CONTRAN nº 667, de 18 de maio de 2017 que estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências.

Altera o § 1º e § 2º do Art. 12º da resolução supracitada, que ficam com a seguinte redação: “Art. 12º §1º A obrigatoriedade das categorias 5 ou 6 do item 4.5, 4.19 e o item 4.21, do Anexo I da Resolução CONTRAN 667, de 18 de Maio de 2017, (Indicador de direção lateral, farol de rodagem diurna e dispositivo de sinalização de frenagem de emergência) será aplicada para novos projetos de veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2021

§2º A obrigatoriedade das categorias 5 ou 6 dos itens 4.5, 4.19 e o 4.21, do Anexo I da Resolução CONTRAN 667, de 18 de Maio de 2017, (Indicador de direção lateral, farol de rodagem diurna e dispositivo de sinalização de frenagem de emergência) será aplicada para todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2023, nacionais e importados, que somente serão registrados e licenciados se atenderem a esta Resolução”.

Altera também o item 4.21.1, do Anexo I, da mesma resolução, que passa a ter presença obrigatória.

**Resolução nº 762, de 20 de dezembro de 2018** – Ementa: estabelece requisitos do sistema antispray para veículos tipo caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque.

**Resolução nº 764, de 20 de dezembro de 2018** – Ementa: Estabelece o método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina ou equipamento similar de veículos automotores.

Estabelece o método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina em veículos automotores, definindo os níveis mínimos e máximos permissíveis de 87 dB e 112 dB, respectivamente.

## Presidência da República

**Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010** – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Art. 14 do Tratado de Montevidéu de 1980 (AAP/A14TM/17) – Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas –, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010.

Internaliza o Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas.

**Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009** – Ementa: Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – *air bag*.

Define a obrigatoriedade do equipamento suplementar de retenção – *air bag* frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

## Infrações e sanções

### CARGAS

#### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 3.880, de 22 de agosto de 2012** – Ementa: Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Anexo alterado pela Resolução ANTT nº 3.924/2012.

**Resolução ANTT nº 3.924, de 8 de novembro de 2012** – Ementa: Altera o anexo à Resolução ANTT nº 3.880, de 22 de agosto de 2012, que estabelece os códigos e os desdobramentos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Em seu Anexo traz uma tabela com os códigos das infrações referentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos, o amparo legal e a descrição da infração.

## PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 233, de 25 de julho de 2003** – Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário internacional de passageiros. Lista um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. Contempla boa parte das infrações dispostas no ATIT, principalmente aquelas referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações.

**Resolução ANTT nº 3.075, de 26 de março de 2009** – Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial.

Define a constituição de infrações dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operados sob o regime de autorização especial, sem prejuízo de sanções por infrações às normas legais, regulamentares e contratuais não previstas na presente Resolução. As infrações são classificadas de acordo com a gravidade e o valor da multa (de 10.000 a 50.000 vezes o coeficiente tarifário). Alterada pela Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012 e pela Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013.

**Resolução ANTT nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017** – Ementa: Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. O Esquema Operacional é composto por:

- I - indicação do itinerário sequencial da linha, com identificação dos pontos terminais, pontos de seção e pontos de parada e de apoio;
- II - identificação das finalidades dos pontos de parada;
- III - tempo médio decorrido em cada etapa de viagem, em ambos os sentidos;
- IV - velocidade média por trecho;
- V - distância entre os pontos identificados no itinerário da linha, extensão dos acessos, quando houver, e extensão total da linha;
- VI - tipo de pavimento das rodovias e acessos que compõem o percurso da linha.

Regulamenta também a modificação da prestação do serviço, Implantação e Supressão de Seção, Ajuste de Itinerário, Implantação e Supressão de Linha, Implantação ou Supressão de Terminal Adicional, Operação Simultânea, Realização de Viagem Direta e Semidireta, Implantação e Supressão

de Serviço Diferenciado, Alteração do Quadro de Horários, Alteração de Pontos de Parada, Pontos de Apoio e Terminais Rodoviários e Prazos para Análise das Solicitações de Modificação de Serviço.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016** – Ementa: Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Em conjunto com as disposições das leis nº 9.784, nº 10.233 e demais normas legais pertinentes, este Regulamento rege o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento. Revoga a Resolução nº 2.689, de 13 de maio de 2008, a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004, a Resolução nº 422, de 12 de fevereiro de 2004, e a Resolução nº 4.633, de 5 de março de 2015.

### Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

**Resolução Contran nº 525, de 29 de abril de 2015** – Ementa: Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os arts 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg, para cumprimento das disposições da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. A fiscalização será dada por meio de: I) análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo; II) verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; III) verificação da ficha de trabalho do autônomo. Estabelece as condições de trabalho do motorista profissional (por exemplo, é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptas os veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas). Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

## Presidência da República

**Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005** – Ementa: 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 2005.

Internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. Define a responsabilidade do concessionário de transporte internacional terrestre. E lista as infrações conforme classificação de gravidade e de tipo de transporte (passageiros ou cargas).

# Transporte ferroviário de cargas e passageiros

## CARGAS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 1.573/2006** – Ementa: Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional.

Segmenta as multas aplicáveis às infrações, em relação ao transporte ferroviário de produtos perigosos, em: primeiro grupo – multa de R\$ 100 mil, segundo grupo – multa de R\$ 30 mil, terceiro grupo – multa de R\$ 15 mil e quarto grupo – multa de R\$ 5 mil.

**Resolução ANTT nº 5.232/2016** – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Aprova as instruções complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos e estabelece o prazo de 12 meses, contados a partir da vigência desta Resolução, para exigência de cumprimento das disposições estabelecidas em seus anexos.

**Resolução ANTT nº 4.348/2014** – Ementa: Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI) para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária.

Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI) para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, na forma de Anexo a esta Resolução.

## PASSAGEIROS

### Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Resolução ANTT nº 3.694/2011** – Ementa: Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.

Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas na forma do Anexo a esta Resolução e revoga a Resolução nº 350, de 18 de novembro de 2003.

**Resolução ANTT nº 3.695/2011** – Ementa: Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional.

Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Federal, na forma do Anexo a esta Resolução. E revoga a Resolução nº 433, de 17 de fevereiro de 2004, e a Resolução nº 895, de 15 de março de 2005.

## Presidência da República

**Decreto nº 98.973/1990** – Ementa: Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Regulamenta as condições do transporte ferroviário, os veículos e equipamentos, a formação e circulação do trem, despacho, acondicionamento, carregamento, estiva, descarregamento, manuseio e armazenagem, pessoal, documentação, procedimentos em casos de emergência, dos deveres, obrigações, responsabilidades e fiscalização.

**Decreto nº 1.797/1996** – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

Incorpora no âmbito brasileiro o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, de 1994.

**Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016** – Ementa: Revoga o Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário.

Revoga o Decreto nº 8.219, de 23 de outubro de 2013.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Presidência da República

**Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990** – Ementa: 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.

“Art. 1º O Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à sua vigência.” (BRASIL, 1990b, p. 15).

**Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996** – Ementa: Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Disciplina as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias, as relações entre as Administrações Ferroviárias, inclusive no tráfego mútuo, as relações entre as Administrações Ferroviárias e os seus usuários; e a segurança nos serviços ferroviários. Estabelece: preços dos serviços, contrato de transporte, expedição, armazenagem e estadia, além dos deveres, das obrigações e das responsabilidades da administração ferroviária – transporte de passageiros, transporte de bagagens, segurança, infrações e penalidades.

## APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO COLOMBIANA



# Autorizações, documentos de transporte e serviços

## CARGAS

### Ministerio de Transporte

**Decreto nº 1.079, de 26 de maio de 2015** – Ementa: Através do qual é expedido o Decreto Único Regulamentador do Setor de Transporte.

Este Decreto é um grande compilado de leis e normas que regulamentam o sistema de transporte na Colômbia. Com mais de 500 páginas, é dividido em três livros e diversas seções. Trata desde entidades oficiais da Colômbia que fiscalizam a área, documentos e autorizações, procedimentos legais para habilitações, seguros, infrações, produtos perigosos etc. É um marco legal que busca reunir todas as normativas legais sobre transporte do país.

**Resolução nº 9.606, de 14 de novembro de 2003** – Ementa: Pela qual se estabelecem os requisitos técnicos de segurança para os dispositivos especiais de fixação de contêineres de acordo com o estabelecido no artigo 32 da Lei 769 de 2002.

**Resolução nº 4.959, de 8 de novembro de 2006** – Ementa: Pela qual se definem os requisitos e procedimentos para conceder as licenças para o transporte de cargas indivisíveis extrapesadas e extradimensionadas, e as especificações dos veículos destinados a esta classe de transporte.

A resolução especifica cada caso de cargas fora do padrão e a necessidade ou não de uma licença para o seu transporte. Também define os requisitos e procedimentos para que as licenças possam ser emitidas, além de ressaltar que, se o transporte envolver a entrada em outro país, as decisões da Comunidade Andina de Nações devem ser levadas em consideração para a emissão da licença.

### Presidencia de la República

**Decreto nº 149, de 21 de janeiro de 1999** – Ementa: Pelo qual se regulamenta o Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

O Decreto tem por objetivo estabelecer o Registro de Operadores de Transporte Multimodal no âmbito colombiano, em conformidade com a Decisão CAN nº 331/1993 e com a Decisão CAN nº 393/1996. Apresenta também principais definições sobre o tema, e regulamentações sobre o Registro.

**Transporte Multimodal Internacional:** É aquele que se encontra dentro do âmbito de aplicação das Decisões da CAN supracitadas e as normas que as modifiquem, substituam, complementem ou regulamentem.

**Decreto nº 173, de 05 de fevereiro de 2001** – Ementa: Pelo qual se regulamenta o Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

O decreto reconhece a possibilidade da utilização de veículos que não sejam de propriedade da empresa no serviço público de transporte terrestre automotor de carga, o que deve ser celebrado em um contrato de vinculação.

**Contrato de vinculação:** O contrato de vinculação do equipamento se regerá pelas normas do direito privado, devendo conter, no mínimo, as obrigações, direitos e proibições de cada uma das partes, sua rescisão, motivos para rescisão e pré-avisos requeridos para tal, bem como as condições especiais que permitem definir a existência de extensões automáticas e mecanismos alternativos de solução de controvérsias aos quais as partes se responsabilizarão

## PASSAGEIROS

### Presidencia de la República

**Decreto nº 171, de 05 de fevereiro de 2001** – Ementa: Pelo qual se regulamenta o Serviço de Transporte Terrestre Automotor de Passageiros por Rodovia.

Apresenta regulamentações e definições acerca do transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia, incluindo disposições sobre viagens ocasionais:

**Viagem ocasional.** É aquela que excepcionalmente autoriza o Ministerio de Transporte a empresas de transporte habilitadas nessa modalidade para transportar, dentro ou fora de suas rotas autorizadas, um grupo homogêneo de passageiros, pelo preço que livremente determinem, sem sujeição a tempo ou ao cumprimento de horários específicos.

Para a realização de viagens ocasionais as empresas comprovarão o cumprimento dos requisitos que, para esse efeito, indique o Ministerio de Transporte, que também estabelecerá a ficha técnica para a elaboração do formato do formulário único de viagem ocasional e os mecanismos de controle correspondentes.

**Formulário único de viagem ocasional.** É o documento que todo condutor de veículo de serviço público dessa modalidade deve portar para a realização de uma viagem ocasional.

O decreto também reconhece que o serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia pode ser realizado por veículos de terceiros sob arrendamento mercantil (*leasing*). Para tanto, deve-se obter um contrato de vinculação, que, nesse caso, deve ser assinado pelo proprietário do veículo ou locatário sob autorização da empresa que realizou o arrendamento.

**Decreto nº 348, de 25 de fevereiro de 2015** – Ementa: Pelo qual se regulamenta o serviço público de transporte terrestre automotor especial e se adotam outras disposições.

**Serviço público de transporte terrestre automotor especial:** é aquele que se presta sob responsabilidade de uma empresa de transporte legalmente constituída e devidamente habilitada

nessa modalidade, a um grupo específico de pessoas que tenham uma característica comum e homogênea em sua origem e destino, como estudantes, turistas, empregados, pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, pacientes não crônicos e particulares que requerem um serviço expresso, sempre que façam parte de um grupo determinado e de acordo com as condições e características que se definem no presente decreto.

Nesse decreto também são estabelecidos os documentos e autorizações necessárias para a realização desse tipo de operação.

## PASSAGEIROS E CARGAS

### Congreso de la República

**Lei nº 105, de 30 de dezembro de 1993** – Ementa: Pela qual se ditam disposições básicas sobre o transporte, se redistribuem competências e recursos entre a Nação e as Entidades Territoriais, se regulamenta o planejamento no setor de transporte e se ditam outras disposições.

A lei estabelece que, para que a prestação do serviço de transporte público seja realizada, faz-se necessária a emissão de uma permissão ou contrato de concessão ou operação através da autoridade competente, de forma que isso não prejudique o que está previsto nos tratados, acordos e convenções internacionais. Ademais aponta o transporte como um elemento básico para a unidade nacional colombiana, bem como para o desenvolvimento da totalidade do território do país e da integração internacional. O foco inicial da lei é o serviço público de transporte colombiano, que se comporta de acordo com a regulamentação do Estado, o qual tem o papel de exercer a o controle e a vigilância necessários para garantir a qualidade, a oportunidade e a segurança do transporte.

Sendo assim, a lei aponta as disposições básicas que compõe o transporte na Colômbia e, entre elas, está a da liberdade da empresa, a qual, em sua constituição, não pode sofrer exigência de requisitos que não estejam dispostos nas normas legais e em seus regulamentos respectivos. Dessa forma, as empresas que almejam ingressar no serviço público de transporte necessitam de uma habilitação por parte do Estado, e o transporte de carga deve ser realizado por pessoas físicas ou jurídicas que estejam devidamente autorizadas pelo pelas autoridades competentes.

**Lei nº 336, de 20 de dezembro de 1996** – Ementa: Pela qual se adota o estatuto nacional de transporte.

A lei tem por objetivo unificar os princípios e critérios que regulamentam o transporte público de diferentes modalidades (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, massivo e terrestre) no território colombiano. Constam nessa lei as definições acerca dos princípios e natureza desse tipo de serviço, bem como disposições sobre a criação e o funcionamento das empresas que atuam (ou desejam atuar) nesse ramo, definindo o que é a habilitação, ou seja, a autorização expedida por uma autoridade competente referente à prestação do serviço de transporte público, e suas características.

Ademais, estabelece que o transporte internacional e fronteiriço é regido por leis especiais, como tratados e convenções celebrados pela Colômbia, que tenham sido incorporados ao ordenamento jurídico. Além disso, os programas de cooperação, coordenação e integração entre os países devem

ser baseados no princípio da reciprocidade em harmonia com as políticas estabelecidas pelo Governo Nacional.

Em conformidade com a Decisão CAN nº 331/1993 e com a Decisão CAN nº 393/1996, a lei define que é necessário um registro para a realização do transporte multimodal, de acordo com os termos definidos pelo Ministerio de Transporte. Além disso, as disposições acerca desse tema encontram-se sujeitas às normas internacionais, como o afirmado no art. 7º da Lei.

**Lei nº 769, de 06 julho de 2002** – Ementa: Pela qual se emite o Código Nacional de Trânsito Terrestre e se ditam outras disposições.

A lei tem por objetivo expedir o Código Nacional de Trânsito Terrestre, cujas normas são aplicáveis em todo o território colombiano, regulando a circulação de pedestres, usuários, passageiros, motoristas, motociclistas, ciclistas, agentes de trânsito e veículos nas estradas público ou privado aberto ao público ou em estradas particulares que circulam internamente veículos; bem como as ações e procedimentos das autoridades de trânsito.

No tocante às condições em que a carga deve ser transportada, a lei afirma que os contêineres devem levar dispositivos especiais para fixação, segundo o estipulado pelo Ministerio de Transporte, órgão que também é responsável pela emissão das licenças que se fazem necessárias ao transporte de cargas indivisíveis, extrapesadas e extradimensionadas, assim como pelo estabelecimento de parâmetros aos veículos que irão transportá-las.

Em relação aos documentos de trânsito, estabelece que são obrigatórios: licença de condução, licença de trânsito, seguro – Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT) – e certificado de revisão técnico-mecânica. Ademais, também é necessário que o veículo esteja inscrito no Registro Nacional Automotor, que faz parte do Registro Unico Nacional de Trânsito (RUNT).

## Presidencia de la República

**Decreto nº 175, de 05 de fevereiro de 2001** – Ementa: Pelo qual se regulamenta o Serviço de Transporte Terrestre Automotor Misto.

O decreto determina a necessidade de uma habilitação para as empresas que desejam prestar o serviço de Transporte Público Terrestre Automotor Misto em território colombiano, o qual consiste em:

**Transporte Terrestre Automotor Misto** é aquele prestado sob a responsabilidade de uma empresa de transporte legalmente constituída e devidamente habilitada, mediante contrato celebrado entre a empresa e cada uma das pessoas que precisam utilizar o veículo de serviço público ao qual está vinculado, para sua transferência simultâneo ao de suas mercadorias ou carga, em uma rota legalmente autorizada ou registrada.

O decreto estabelece também que é possível a realização de viagens ocasionais nessa modalidade de transporte desde que os veículos habilitados estejam portando um formulário de viagem ocasional emitido pelo Ministerio de Transporte.

Ademais, o que está disposto nesse decreto pode ser restringido por convenções internacionais.

**Decreto nº 4190, de 29 de outubro de 2007** – Ementa: Pelo qual se estabelece o procedimento para outorgar a licença de prestação de serviço público de transporte terrestre automotor misto.

O Decreto determina, em seu art. 2º, a modificação do art. 6º do Decreto 175/2001, alterando a definição de Transporte Terrestre Automotor Misto.

**Decreto nº 19, de 10 de janeiro de 2012** – Ementa: Pelo qual se ditam normas para suprimir ou reformar regulamentos, procedimentos e trâmites desnecessários existentes na Administração Pública

Em seu art. 197º, modifica o art. 22º da Lei 769/2002, sobre a vigência das licenças de condução, que passam a ter as seguintes validades para condutores:

- Menores de 60 anos de idade = 10 anos
- Entre 60 e 80 anos de idade = 5 anos
- Maiores de 80 anos de idade = 1 ano

Para a condução de veículos no serviço público, as vigências são:

- Menores de 60 anos de idade = 3 anos
- Maiores de 60 anos de idade = 1 ano

**Decreto nº 2106, de 22 de novembro de 2019** – Ementa: Pelo qual se ditam normas para simplificar, suprimir e reformar trâmites, processos e procedimentos desnecessários existentes na administração pública.

Em seu art. 111º altera o art. 53º da Lei 769/2002, modificando as disposições acerca dos centros de diagnóstico automotor, incluindo o certificado de revisão técnico-mecânica, que é entregue de maneira virtual e com código seguro de verificação.

# Tarifas e pedágios

## PASSAGEIROS

### Ministerio de Transporte

**Resolução Mintransporte nº 3.600/2001** – Ementa: por meio da qual se estabelece a liberdade de tarifas para a prestação do serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia.

Estabelece um regime de liberdade de tarifas para o transporte terrestre de passageiros, ficando proibida a prática de condutas que afetem a livre e ampla concorrência. Quanto à difusão das tarifas, determina que as empresas deverão manter informados os passageiros com pelo menos cinco dias de antecedência sobre as tarifas que cobrarão nas diferentes rotas autorizadas, discriminando-as pelo nível de serviço. Além disso, impõe que as empresas deverão manter em seus arquivos os estudos e as estruturas de custo que deram origem aos cálculos das tarifas estabelecidas, e que tais informações poderão ser exigidas a qualquer momento pelas autoridades competentes, cabendo sanção à sua não apresentação. Determina, também, que o Ministerio de Transporte fará acompanhamento permanente do comportamento e da flutuação das tarifas em períodos trimestrais.

**Resolução Mintransporte nº 5.786/2007** – Ementa: por meio da qual se fixam as tarifas mínimas para a prestação do serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia.

Fixa as tarifas mínimas para o serviço público de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia, considerando que isso permite ao modelo de liberdade de tarifas continuar funcionando com um transporte competitivo, de autorregulação e de ampla concorrência.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Congreso de la República

**Lei nº 336/1996** – Ementa: pela qual se adota o Estatuto Nacional de Transporte.

Encarrega o Governo Nacional, por meio do Ministerio de Transporte, de formular a política tarifária e definir os critérios para a fixação de tarifas em cada um dos modos de transporte. Estabelece, ainda, que as autoridades competentes deverão elaborar os estudos de custos a serem usados como base na fixação de tarifas, sem prejuízo ao que estipulem tratados, acordos, convênios, conferências ou práticas internacionais sobre o tema.

**Lei nº 769/2002** – Ementa: pela qual se expede o Código Nacional de Trânsito Terrestre e se ditam outras disposições.

Cria o Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) em coordenação total, permanente e obrigatória com todos os órgãos de trânsito do país, e define quais serão os registros mínimos incorporados por ele.

**Lei nº 787/2002** – Ementa: pela qual se modifica parcialmente o art. 21 da Lei nº 105/1993.

Define que a Nação deverá cobrar pelo uso das obras de infraestrutura de transporte, buscando garantir sua adequada manutenção, operação e desenvolvimento, e que, para isso, serão estabelecidos pedágios e taxas cuja cobrança será usada exclusivamente para esse modo de transporte. Define, ainda, quais são os usuários isentos dessas taxas, e dita que o valor delas será diferenciado de acordo com a proporção das distâncias percorridas, características veiculares e custos de operação envolvidos, tendo em conta um critério de equidade fiscal.

**Lei nº 1.005/2006** – Ementa: pela qual se adiciona e modifica o Código Nacional de Tránsito Terrestre, Lei nº 769/2002.

Aperfeiçoa o RUNT estabelecendo normas gerais e métodos para o funcionamento do sistema, a fim de garantir sua sustentabilidade. Dentre outras coisas, determina os custos a serem levados em conta na fixação das tarifas cobradas pelo RUNT, além de definir quais são os sujeitos que devem obrigatoriamente se inscrever e reportar informações na plataforma.

## Presidencia de la República

**Decreto nº 2.618/2013** – Ementa: pelo qual se modifica a estrutura do Instituto Nacional de Vías (Invías) e se determinam as funções de suas dependências.

Versa sobre as funções do Invías, dentre as quais se destaca a elaboração conjunta com o Ministerio de Transporte dos projetos de construção, melhoramento, reforma, conservação etc. das obras de infraestrutura de sua competência. Determina, ainda, que a arrecadação dos pedágios e demais cobranças sobre o uso dessa estrutura também cabe ao Invías.

**Decreto nº 348/2015** – Ementa: pelo qual se regulamenta o serviço público de transporte terrestre automotor especial e se adotam outras disposições.

Define que a tarifa do Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de livre determinação entre as partes, devendo, contudo, ser reportada ao Ministerio de Transporte e à Superintendencia de Portos e Transporte mediante o sistema de informação definido pelas entidades, o qual deverá armazenar informações de cada contrato celebrado, como o valor por veículo ou percurso, o número de assentos ofertados, a tarifa por dia, o quilômetro de percurso, entre outros aspectos.

## Ministerio de Transporte

**Resolução Mintransporte nº 4.350/1998** – Ementa: pela qual se estabelece a metodologia para a elaboração dos estudos de custos que servem de base para a fixação das tarifas do transporte público municipal, distrital e/ou metropolitano de passageiros e/ou misto.

Define a metodologia determinada pelo Governo Nacional para a fixação das tarifas do transporte público municipal, distrital e/ou metropolitano de passageiros e/ou misto. A estrutura de custos a que se subordinam os cálculos é dividida em custos fixos, variáveis e de capital, dentre os quais estão combustíveis, salários, manutenção, garagem, seguros, impostos etc., sendo cada variável abordada detalhadamente.

**Resolução Mintransporte nº 228/2013** – Ementa: pela qual se fixam tarifas de pedágio para as estações a cargo do Instituto Nacional de Vías – Invías e se ditam outras disposições.

Faz uma fixação de tarifas para as estações de pedágio a cargo do Invías na qual devem se basear os ajustes dos anos seguintes, de acordo com a inflação divulgada pelo DANE. Os ajustes devem valer a partir do dia 16 de janeiro de cada ano. Além disso, classifica as estações de pedágio em três tipos (A – verde; B – azul; e C – vermelho), de acordo com a extensão de sua cobertura, e também discrimina os veículos em cinco categorias segundo suas características físicas. Define que, para a cobrança de pedágios, serão levadas em conta as categorias de estação e de veículo. Aborda, ainda, as tarifas especiais de pedágio, detalhando as condições e os procedimentos previstos aos usuários elegíveis.

**Resolução Mintransporte nº 4.558/2019** – Ementa: pela qual se atualizam as tarifas dos serviços do Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Atualização dos valores das tarifas cobradas por todos os serviços do RUNT ocorrida em setembro de 2019. No escopo desta análise, cabe destaque às taxas do Registro Nacional de Empresas de Transporte público e privado (RNET), ao qual estão submetidas todas as empresas de transporte de cargas e de passageiros em operação no país.

## Instituto Nacional de Vías (Invías)

**Circular Externa Invías nº 001/2020** – Ementa: atualização das tarifas de pedágio a serem cobradas nas estações de pedágio a cargo do Instituto Nacional de Vías – Invías, para a vigência de 2020.

Atualiza os valores das tarifas de pedágio cobradas pelas estações administradas pelo Invías para o ano de 2020.

# Seguros

## CARGAS

### Presidencia de la República

**Decreto nº 173, de 5 de fevereiro de 2001** – Ementa: pelo qual se regulamenta o Serviço Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Estabelece como obrigatoriedade, conforme o art. 994 do Código de Comércio da Colômbia, que as empresas de transporte público automotor de carga devem providenciar, por conta própria ou do proprietário da carga, um seguro que cubra as cargas transportadas contra os riscos inerentes ao transporte.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Presidencia de la República

**Decreto nº 410, de 27 de março de 1971** – Ementa: decreto presidencial de 1971, através do qual é criado o Código de Comércio da Colômbia.

O Código de Comércio da Colômbia versa de maneira extensa sobre todos os assuntos relacionados ao comércio no país. Dentro do capítulo I ("Princípios comuns para o seguro terrestre"), do Título V ("Do Contrato do seguro"), que, por sua vez, está inserido dentro do Livro Quatro ("Dos contratos e obrigações mercantis") do Código de Comércio da Colômbia, está contido, de forma completa e detalhada, o ordenamento jurídico de seguros para operações mercantis na Colômbia. Traz definições de contrato de seguro, risco, objetos assegurados, apólice, partes asseguradas etc.

**Decreto nº 3.110, de 30 de dezembro de 1997** – Ementa: pelo qual se regula a autorização e a prestação do serviço público de transporte ferroviário.

Estabelece normas para empresas operarem o transporte público ferroviário na Colômbia, tais como: procedimentos para licitações, autorizações e documentos, regras de segurança, entre outros. Além disso, o art. 10 trata sobre seguros, sendo obrigatório para uma empresa que tenha interesse em participar de uma licitação, dispor de um seguro que cubra morte/invalidez e danos de saúde em geral dos trabalhadores e dano ou perda da carga.

### Congreso de la República

**Lei nº 33, de 3 de fevereiro de 1986** – Ementa: pela qual se modifica o Código Nacional de Trânsito Terrestre da Colômbia, além de outras disposições.

Faz alterações no Código Nacional de Trânsito Terrestre no que tange a valores pagos pelo seguro, documentos e autorizações, licenças etc.; além de incluir a obrigatoriedade do Seguro Obrigatório para Acidentes de Trânsito (SOAT) no Código.

**Lei nº 769, de 6 julho de 2002** – Ementa: pela qual se emite o Código Nacional de Trânsito Terrestre e se ditam outras disposições.

A Lei tem por objetivo expedir o Código Nacional de Trânsito Terrestre, cujas normas são aplicáveis em todo o território colombiano, regulando a circulação de pedestres, usuários, passageiros, motoristas, motociclistas, ciclistas, agentes de trânsito e veículos nas estradas públicas ou privadas abertas ao público ou em estradas particulares onde circulam internamente veículos; bem como as ações e procedimentos das autoridades de trânsito.

Em relação aos documentos de trânsito, estabelece que são obrigatórios: licença de condução, licença de trânsito, seguro (SOAT) e Certificado de Revisão técnico-mecânica. Ademais, também é necessário que o veículo esteja inscrito no Registro Nacional Automotor, que faz parte do *Registro Unico Nacional de Tránsito* (RUNT).

## PASSAGEIROS

### Presidencia de la República

**Decreto nº 56, de 14 de janeiro de 2015** – Ementa: designa as regras de manejo do fundo para o SOAT na Colômbia.

Decreto que regula e atualiza o funcionamento de instrumentos legais do SOAT e seus meios de arrecadação, inclusive os valores máximos assegurados pelo seguro. Estabelece as condições de cobertura do seguro em geral: eventos catastróficos de origem natural, eventos terroristas, acidentes ou demais eventos previamente estabelecidos pelo Ministério da Saúde; indenizações, gastos hospitalares etc.

# Produtos perigosos

## CARGAS

### Congreso de la República

**Lei nº 253, de 9 de janeiro de 1996** – Ementa: lei do congresso colombiano que incorpora as diretrizes e decisões tomadas na Convenção da Basileia (Suíça), que versa sobre o transporte terrestre internacional de produtos perigosos, seu descarte e manejo.

A Lei determina a adesão da República da Colômbia à Convenção de Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua destinação à aprovação do Congresso Nacional Colombiano.

**Lei nº 1.252, de 27 de novembro de 2008** – Ementa: pela qual se ditam normas proibitivas em matéria ambiental, referentes aos resíduos e descartes de substâncias perigosas.

A Lei proíbe, de maneira geral, qualquer tipo de trânsito internacional de resíduos de natureza perigosa, impedindo sua importação ou exportação; estando tal atividade sujeita a sanções. Além disso, adota uma postura mais sustentável em relação à produção de tais matérias, traz definições sobre o assunto, estipula princípios e responsabilidades para o descarte de tal substância.

**Lei nº 1.623, de 29 de abril de 2013** – Ementa: através da qual se aprova uma emenda à Convenção da Basileia (Suíça) sobre movimentos transfronteiriços de produtos perigosos.

A Lei aprova a incorporação de uma emenda à Convenção da Basileia, adotada pela Terceira Reunião da Conferência das Partes em Genebra, ocorrida em 22 de setembro de 1995.

### Ministerio de Transporte

**Decreto nº 1.609, de 31 de julho de 2002** – Ementa: Através do qual se legisla sobre o manuseio e o transporte terrestre automotivo de mercadorias perigosas na Colômbia.

Decreto que tem por objetivo estabelecer requisitos e instruções técnicas de segurança, transporte e manuseio de mercadorias perigosas no país; evitando danos à saúde da população e ao meio ambiente. Tem como fundamento a NTC nº 1692, cuja última atualização é de 2005, que aborda extensamente o conteúdo de produtos perigosos, suas definições e características.

### Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

**Decreto nº 4.741, de 30 de dezembro de 2005** – Ementa: Decreto de 2005 através do qual se regulamenta parcialmente a prevenção e manejo dos resíduos ou substâncias perigosas na Colômbia.

O Decreto tem por objetivo prevenir o manejo impróprio, descarte indevido e a própria geração de produtos perigosos, buscando evitar danos à saúde humana e ao meio ambiente. Traz definições e classificações dessas substâncias, instruções para transporte, obrigações e responsabilidades do fabricante, importador e exportador, assim como observações para uma correta embalagem e proteção de tais produtos; dentre outras disposições legais.

**Resolução nº 1.223, de 14 de maio de 2014** – Ementa: Resolução do Ministério do Transporte que instaura como obrigatório um curso de aprendizagem para profissionais responsáveis pelo manuseio e transporte de produtos perigosos.

O curso deve ter 60 horas de duração e validade de dois anos, e o porte de seu certificado válido é obrigatório. É exigido a todo condutor de veículos terrestres que carreguem produtos de natureza perigosa que transitem dentro da Colômbia, sendo do Poder Público ou empresa privada.

# Normas técnicas

## CARGAS

### Ministerio de Transporte

**Resolução nº 4.100/2004** – Ementa: Pela qual são adotados os limites de pesos e dimensões dos veículos automotores de transporte rodoviário de carga, para sua operação na rede rodoviária no âmbito nacional.

A resolução internaliza o que foi determinado pela Decisão nº 491/2001 da CAN a respeito dos limites de pesos e dimensões para o transporte rodoviário internacional de carga e dá outras disposições sobre limites de pesos e dimensões a serem aplicados ao transporte rodoviário nacional de cargas.

## PASSAGEIROS

### Ministerio de Transporte

**Resolução nº 5.666/2003** – Ementa: Pela qual são regulamentadas as características técnicas das saídas de emergência dos veículos de transporte coletivo de passageiros, de acordo com o previsto no art. 31 da Lei nº 769 de 2002.

São estabelecidas as características técnicas das janelas, das portas e claraboias de emergência – definindo-se a localização e as dimensões de cada. Também são determinados os procedimentos de verificação, expondo que estes são itens obrigatórios a serem verificados na revisão técnico-mecânica e de emissão de gases contaminantes.

**Resolução nº 1.122/2005** – Ementa: Pela qual são estabelecidas medidas especiais para a prevenção de acidentes envolvendo veículos de transporte público de passageiros e se revogam a Resolução nº 865 de 2005 e os arts. 1º, 2º e 3 da Resolução nº 4.110 de 2004.

Estabelece equipamentos adicionais de segurança, obrigatórios aos veículos que transportam passageiros. Entre esses equipamentos estão: um *display* digital que registra os excessos de velocidade do veículo e um dispositivo sonoro que emite um sinal sonoro quando o veículo ultrapassa o limite de velocidade.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Presidencia de la da República

**Lei nº 769/2002** – Ementa: Pela qual se expede o *Código Nacional de Trânsito Terrestre* e são dadas outras disposições.

Estabelece os itens obrigatórios dos veículos a serem verificados na revisão técnica-mecânica e de emissões de gases. A norma ainda define que essa revisão deve ser feita em um Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), o qual deve estar devidamente habilitado e registrado no RUNT. Segundo a norma, os veículos com placas estrangeiras que estejam na Colômbia a menos de três meses não precisam ser submetidos à revisão. São definidos também os equipamentos de segurança obrigatórios, os quais incluem uma caixa de ferramentas, um extintor e um *kit* de primeiros socorros.

### Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC)

**Norma Técnica Colombiana nº 5.375** – Ementa: Revisão técnico-mecânica e de emissões de contaminantes em veículos automotores

Determina os itens do veículo a serem verificados na revisão técnico-mecânica, sendo uma lista específica para (i) veículos automotores leves e pesados, (ii) motocicletas, (iii) reboques, e (iv) triciclos. São apresentadas tabelas com os possíveis defeitos de cada item, os quais são divididos em tipo A e tipo B. Os de tipo A são defeitos mais graves que resultam na reprovação do veículo, se encontrados. Os defeitos tipo B são menos graves, e é estabelecida, para cada tipo de veículo, uma quantidade máxima de defeitos que podem ser encontrados sem que resulte na reprovação do veículo.

**Norma Técnica Colombiana nº 3.853** – Ementa: Equipamentos, acessórios, manejo e transporte de G.L.P. Estabelece as normas técnicas para instalações de um tanque suplementar em veículos cujo G.L.P é o combustível utilizado.

**Norma Técnica Colombiana nº 1.141** – Ementa: Veículos automotores. Extintores portáteis. Estabelece as classes de extintores que devem ser usados em veículos automotores, assim como os requisitos que devem ser cumpridos.

**Norma Técnica Colombiana nº 5.385** – Ementa: Centros de diagnóstico de automotores.

Estabelece as condições mínimas a serem verificadas – em termos de pessoal, instalações e equipamentos –, as quais devem cumprir os CDAs para a realização da revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes. Nas referências normativas cita a NTC 4194.

**Norma Técnica Colombiana nº 4.194** – Ementa: Acústica. Medições do nível de pressão sonora emitida por veículos automotores em estado estacionário.

Estabelece os procedimentos para a medição do nível de pressão sonora emitido pelos veículos automotores –, a qual deve ser realizada pelos CDAs no momento da revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes. São definidos a posição do microfone, o nível máximo de ruído externo para realizar a medição, como o veículo deve estar disposto, a velocidade do motor e a interpretação dos resultados. Não são definidos os limites máximos de ruído que o carro pode produzir.

## Ministerio de Transporte

**Resolução nº 3.752/2015** – Ementa: Pela qual são adotadas medidas em matéria de segurança ativa e passiva para uso em veículos automotores, reboques e semirreboques. Estabelece a obrigatoriedade de *air bags* e freio ABS para os veículos mencionados.

**Resolução nº 3.768/2013** – Ementa: Pela qual se estabelecem as condições que devem cumprir os centros de diagnóstico automotor para sua habilitação, funcionamento e se ditam outras disposições.

Estabelece que, para a realização das revisões técnico-mecânicas e de emissão de gases, o proprietário/condutor do veículo deve portar a carteira de habilitação e o respectivo SOAT. Define também os parâmetros para a revisão técnico-mecânica, os quais devem estar em conformidade com as NTC 5375, 5385. Determina, ainda, que o resultado deve ser apresentado em um formulário, o qual deve ser devidamente assinado pelo diretor do CDA.

**Resolução nº 1.572/2019** – Ementa: Pela qual são regulamentadas a instalação e o uso de faixas refletivas e se ditam outras disposições.

Estabelece a obrigatoriedade de faixas refletivas para veículos de transporte de cargas e passageiros. São regulamentadas as cores, os locais de fixação, o cobrimento, as dimensões e os casos nos quais o uso é obrigatório ou voluntário.

## Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

**Resolução nº 481/2009** – Ementa: Pela qual se expede o regulamento técnico para rodas e pneus fabricados, importados ou recauchutados e que sejam comercializados para uso em veículos automotores e seus reboques. Estabelece as normas técnicas acerca de rodas e pneus, bem como os procedimentos para fiscalizá-los. Tem como anexo as NTCs 1275, 1303, 1304 e 5384.

## Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

**Resolução nº 910/2008** – Ementa: Pela qual se regulamentam os níveis permissíveis de emissão de contaminantes que deverão cumprir as fontes móveis terrestres, se regulamenta o art. nº 91 do Decreto nº 948 de 1995 e se adotam outras disposições.

Inicialmente, estabelece os valores máximos de emissão de monóxido de carbono (CO) e gases hidrocarbonetos (HC) de acordo com o tipo de veículo e seu ano de fabricação. Em um segundo momento, são definidos os valores máximos de emissão de gases conforme normas dos Estados Unidos e da União Europeia. Também são definidos valores máximos para a opacidade. Observação: os valores limites foram atualizados pela Resolução nº 1.111 de 2013.

**Resolução nº 627/2006** – Ementa: Pela qual se estabelece a norma nacional de emissão de ruído e ruído ambiental.

Estabelece os valores máximos de emissão de ruídos para os Setores (A) de Tranquilidade e Silêncio; (B) de Tranquilidade e Ruído Moderado; (C) de Ruído Intermediário Restringido; e (D) de Zonas Suburbanas ou Rurais de Tranquilidade e Ruído Moderado. Expõe que os CDAs devem realizar medições de ruído para atestar se os veículos obedecem aos limites máximos permissíveis de emissão de ruídos sonoros definidos na Resolução nº 3.500 de 2005. Observação: a resolução mencionada foi revogada.

## Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

**Resolução nº 1.111/2013** – Ementa: Pela qual se modifica a Resolução nº 910 de 2008.

Estabelece novos valores máximos de emissão de gases contaminantes, seguindo normas expedidas pelos Estados Unidos e pela União Europeia. Os métodos de avaliação seguem o Ciclo Transitório de Serviço Pesado, o Ciclo ETC, o Ciclo NEDC, o Ciclo FTP, o Ciclo ESC e o Ciclo ERL os quais são aplicados dependendo do tipo do veículo e do motor que este utiliza.

# Infrações e sanções

## CARGAS

### Presidencia de la República

**Decreto nº 1.609/2002** – Ementa: pelo qual se regulamenta o manejo e o transporte terrestre automotor de mercadorias perigosas por rodovia.

Lista, no capítulo IV, as obrigações dos atores da cadeia de transporte, separadas por sujeito (remetente e/ou proprietário da carga; destinatário; empresa de transporte; condutor do veículo; e proprietário do veículo). No capítulo VI, determina sanções para cada tipo de infração e ator, de acordo com as obrigações previstas no decreto. No caso das infrações punidas com multa, os valores estipulados variam de um a 200 salários mínimos. No caso das empresas transportadoras, os valores estão entre 20 e 200 salários mínimos.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Congreso de la República

**Lei nº 105/1993** – Ementa: pela qual se ditam disposições básicas sobre o transporte, se redistribuem competências e recursos entre a Nação e as entidades territoriais, se regulamenta o planejamento do setor de transporte e se ditam outras disposições.

Define, no art. 9º (modificado parcialmente pelo Decreto nº 1.122/1999, declarado inexecutável), quais são os sujeitos das sanções por violação às normas de transporte, além de quais serão as sanções aplicadas. Estas consistem em: 1) advertência; 2) multas; 3) suspensão de autorizações de operação; 4) cancelamento de autorizações de operação; 5) suspensão ou cancelamento da licença de funcionamento da empresa transportadora; e 6) imobilização ou retenção de veículos.

**Lei nº 336/1996** – Ementa: pela qual se adota o estatuto nacional de transporte.

Estabelece diversos princípios para o transporte no país. Especifica, no capítulo 9, os casos em que cada tipo de sanção previstos pela lei devem ser aplicados. No caso específico das multas, dita que elas deverão ser de um a 500 salários mínimos mensais vigentes, e aplicadas a todos os casos que constituam violação às normas de transporte aos quais não seja atribuída uma sanção específica.

### Ministerio de Transporte

**Resolução MinTransporte nº 10.800/2003** – Ementa: pela qual se regulamenta o formato para o Informe de Infrações de Transporte do qual trata o art. 54 do Decreto nº 3.366, de 21 de novembro de 2003.

Codifica as infrações das normas de transporte público terrestre automotor no país, separando-as por seções de acordo com o ator envolvido. Apresenta as infrações ligadas às empresas e aos proprietários de veículos de transporte de carga e de passageiros, além de evidenciar, separadamente, as infrações punidas com suspensão ou cancelamento de licenças ou imobilização

## Transporte ferroviário de cargas e passageiros

### PASSAGEIROS E CARGAS

#### Congreso de la República

**Lei nº 76, de 15 de novembro de 1920** – Ementa: Sobre a Polícia Ferroviária.

A Lei estabelece normas acerca da polícia ferroviária, envolvendo ações que podem ou não ser realizadas dentro desse âmbito. Sua vigência, entretanto, está em estudo.

**Lei nº 19, de 28 de outubro de 1921** – Ementa: Pela qual se organiza a Administración do Ferrocarril del Pacífico.

A Lei estabelece disposições para organizar a administração da empresa Ferrocarril del Pacífico. Contudo, sua vigência está em estudo.

**Lei nº 336, de 20 de dezembro de 1996** – Ementa: Pela qual se adota o estatuto nacional de transporte.

A Lei tem por objetivo unificar os princípios e critérios que regulamentam o transporte público de diferentes modalidades (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, massivo e terrestre) no território colombiano. Além disso, dispõe que o transporte ferroviário é regulamentado pelas normas estipuladas nessa mesma Lei e pelas legislações especiais sobre o tema.

#### Ministerio de Transporte

**Resolução nº 3555, de 1 de dezembro de 2004** – Ementa: Por meio da qual se estabelecem os requisitos para expedir a Licença aos Tripulantes do Sistema Férreo.

#### Presidencia de la República

**Decreto nº 1075, de 1 de abril de 1954** – Ementa: Pela qual se ditam algumas disposições relacionadas ao ramo Ferroviário.

**Decreto nº 3110, de 30 de dezembro de 1997** – Ementa: Pelo qual se regulamenta a habilitação e prestação de serviço público de transporte ferroviário.

O Decreto define as principais disposições acerca do transporte ferroviário, principalmente em âmbito nacional, mas também abordando o plano internacional. Estabelece os requisitos e procedimentos para a obtenção da habilitação para essa modalidade de transporte e disposições sobre as empresas que já operam nesse sistema e as que desejam ingressar.

**Disposições sobre o transporte internacional**

Art. 3º A atividade de transporte ferroviário se prestará no âmbito nacional e internacional através de empresas de transporte legalmente constituídas, de acordo com as disposições colombianas.

Art. 4º Sem prejuízo do estabelecido no artigo anterior, o transporte ferroviário internacional cumprirá com os termos e condições previstos nos acordos ou tratados internacionais aplicáveis.

O art. 9º Estabelece que uma empresa, ao realizar o transporte ferroviário internacional, deve se adequar às normas internacionais sobre a manutenção dos equipamentos (preventiva e corretiva), sobre o armazenamento, transporte e manipulação de mercadorias e sobre as condições técnico-mecânicas dos equipamentos.



## APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL



# Comunidade Andina de las Naciones (CAN)

## CARGAS

**Decisão nº 331, de 4 de março de 1993** – Ementa: Transporte Multimodal.

A Decisão apresenta definições principais acerca do transporte multimodal internacional, além de disposições sobre o documento de transporte multimodal, o Operador de Transporte Multimodal (responsabilidades, limitações de suas responsabilidades), o expedidor (responsabilidades) e sobre jurisdição e competência.

**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.

**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, podendo ser negociável ou não.

Em relação aos seguros, no art. 31, do capítulo IV da presente decisão, consta que:

“Para ser registrado no Registro de Operadores de Transporte Multimodal, o interessado deverá enviar uma solicitação ao respectivo órgão nacional competente e comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos:

[...]

c) Ter uma apólice de seguro que cubra o pagamento de obrigações pela perda, dano ou atraso na entrega das mercadorias derivadas de contratos de transporte multimodal” (CAN, 1993, p. 10, tradução nossa).

**Decisão nº 393 de 09 de julho de 1996** – Ementa: Modificação da Decisão nº 331 “Transporte Multimodal”.

Atualiza o que é disposto na Decisão CAN nº 331/1993, incluindo a palavra “internacional” após “transporte multimodal”, modifica a definição de operador de transporte multimodal, bem como as suas responsabilidades, altera os requisitos para o registro de operadores de transporte multimodal e inclui um artigo sobre infrações e sanções.

**Operador de Transporte Multimodal:** é o indivíduo (ou alguém que atue em seu nome) que celebra um contrato de transporte multimodal no qual ele assume a responsabilidade pelo cumprimento de tal contrato, não como agente, mas como ator principal.

Para que um indivíduo possa exercer a atividade de Operador de Transporte Multimodal, ele precisa receber um **Certificado de Registro** do órgão nacional competente. Para tanto, precisa possuir capacidade legal (de acordo com as normas domésticas do país no qual está solicitando o registro), contar com representação legal suficiente em todos os países em que irá operar, ter domicílio no país onde requer o registro, 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 manter um

patrimônio líquido que seja de 80.000 DEG ou outorgar uma garantia desse valor. A expedição do certificado de registro (ou a sua negação) deverá ocorrer em 60 dias corridos.

**Decisão CAN nº 467, de 12 agosto de 1999** – Ementa: norma comunitária que estabelece as infrações e o regime de sanções para os transportadores autorizados do transporte internacional de mercadorias por rodovia.

Determina que as sanções aplicáveis no transporte de carga são: advertência escrita, suspensão de autorizações e cancelamento de autorizações. Para efeito de sanções, as infrações se classificam em: leves, graves e gravíssimas. Dita 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. Estabelece, por fim, 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, a suspensão de autorizações por um período de dez a 29 dias corridos.

**Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019** – Ementa: Substitui a Decisão nº 399 da Comissão da Comunidade Andina sobre Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia.

A decisão tem por objetivo estabelecer as condições sob as quais se dá o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovias entre os Países-Membros do Acordo de Cartagena (Bolívia, Colômbia, Equador e Peru), com a finalidade de liberalizar sua oferta. Nessa decisão também constam definições principais acerca desse tipo de transporte, os órgãos nacionais de competentes em cada país da Comunidade Andina de Nações, assim como documentos e autorizações obrigatórios, deveres e direitos do remetente e destinatário e aspectos aduaneiros. Ademais, estabelece que a conformação da empresa de transporte internacional é regida pela legislação do País-Membro onde se constitui e pelas normas comunitárias para as empresas multinacionais da região andina.

**Licença Originária:** o documento que comprova que um transportador foi autorizado pelo órgão nacional competente de seu país de origem para realizar o transporte internacional rodoviário de mercadorias nos Países-Membros.

**Transporte Internacional por Conta Própria de Mercadorias por Rodovia:** designado por “Transporte Internacional por Conta Própria”, o porte de mercadoria que, ao amparo da presente decisão, é realizado por empresas cuja atividade comercial não é o transporte mediante remuneração, efetuado em veículos habilitados de sua propriedade e utilizado exclusivamente para o transporte entre Países-Membros de bens que utiliza em seu próprio benefício.

Para realizar o transporte internacional por conta própria, a empresa interessada deverá contar com a **Licença Originária Especial para Transporte Internacional por Conta Própria** perante o órgão nacional competente de seu país de origem.

A decisão também define as características que os contêineres devem possuir, além de ressaltar que, caso a carga seja indivisível e ultrapasse os limites máximos permitidos em termos de volume, o transportador deve requerer uma autorização específica ao órgão nacional competente dos países que estão dispostos em sua rota. Tal autorização também deve ser emitida no caso da utilização de veículos não convencionais no transporte da carga.

Aqui também são definidos os documentos obrigatórios ao transporte internacional de mercadorias por rodovia: o Manifesto Internacional de Carga (MCI) e o Conhecimento de Porte Internacional por Rodovia (CPIR), definidos como:

**Manifesto de Carga Internacional (MIC):** 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.

**Carta de Porte Internacional por Rodovia (CPIR):** o documento que prova que o transportador autorizado assumiu as mercadorias sob sua responsabilidade e foi obrigado a transportá-las e entregá-las em conformidade com as condições nela estabelecidas ou no contrato correspondente.

**Certificado de Habilitação:** o documento que comprova a habilitação de um caminhão ou caminhão-trator para prestar o serviço de transporte internacional de mercadorias por rodovia.

Como documentos pessoais obrigatórios, deve-se portar: **Livro de Tripulante Terrestre, licença para conduzir e documento de identidade.**

**Livro de Tripulante Terrestre:** o documento expedido pelo órgão nacional de migração do País-Membro de nacionalidade do tripulante ou do que lhe concedeu um visto de residente, em nome de uma pessoa física e a pedido de um transportador autorizado, que permite ao seu titular ingressar, transitar, permanecer e sair do território dos Países-Membros como parte da tripulação de um veículo habilitado em uma operação de transporte internacional de mercadorias por rodovia.

A decisão também estabelece que a Licença Originária e o Certificado de Habilitação não permitem que o transportador autorizado realize nos Países-Membros a operação de transporte local de mercadorias por rodovia.

No tocante à utilização de veículos de terceiros, a decisão afirma que 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. Além disso, podem ser habilitados caminhões e caminhões-trator e registrar unidades de carga sob arrendamento mercantil (*leasing*) mediante apresentação do contrato de vinculação, de forma que tais veículos são admitidos em regime de admissão temporal.

A Decisão versa sobre a necessidade de explicitar a natureza das cargas transportadas, sempre indicando, através do MIC ou CPIR, se são de caráter perigoso ou não; particularidades químicas etc.

Dispõe sobre os princípios, o âmbito de aplicação e as condições gerais para o transporte de cargas nos Países-Membros do grupo. Apresenta os órgãos responsáveis pelo tema em cada país e trata de autorizações, habilitações, registros, contratos, direitos e deveres das partes, entre outros aspectos. Ao contrário da Decisão CAN nº 399, a qual substitui, não menciona o pagamento de taxas pelos veículos de carga que estejam realizando transporte internacional no bloco.

Dispõe, através do art. 30 do capítulo IV, sobre a obrigatoriedade do porte da apólice de seguros, contida na Decisão nº 290, garantindo sua validade: "A transportadora autorizada não poderá realizar transporte internacional quando estiver vencida a Apólice Andina de Seguros, em conformidade com o disposto na Decisão 290" (CAN, 2019b, p. 9, tradução nossa). Além deste, outros artigos da decisão reiteram a necessidade do porte da Apólice Andina.

**Resolução nº 425, de 20 de agosto de 1996** – Ementa: Regulamento para o Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.

A resolução tem por objetivo regulamentar o registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional, estabelecido na Decisão CAN nº 331/1993 e na Decisão CAN nº 393/1996, de forma a deixar mais claros os requisitos e procedimentos para a obtenção de tal registro, contando também com um modelo de certificado de registro ao final do documento.

**Resolução nº 2.101, de 23 de outubro de 2019** – Ementa: Regulamento da Decisão nº 837 (Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia).

A resolução tem por objetivo regulamentar a Decisão CAN nº 837/2019, detalhando diversos pontos nela apresentados e estabelecendo uma série de modelos das autorizações e documentos necessários para a realização do transporte internacional rodoviário de cargas. Acerca da Licença Originária, a resolução explica a alínea h) do art. 38 da decisão, a qual aponta a necessidade da apresentação de um documento que comprove a representação legal da empresa nos Países-Membros da Comunidade Andina de Nações em que o transportador deseja operar.

O art. 7, do capítulo II da presente Resolução, versa sobre uma das condições *sine qua non* para realização do transporte internacional automotor: a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidad Civil. A Apólice "deverá estar vigente e registrada pela transportadora autorizada antes de iniciar uma operação de transporte internacional junto ao Órgão Nacional Competente do País Membro de origem da transportadora autorizada." (CAN, 2019c, p. 2, tradução nossa).

**Resolução nº 2102, de 25 de outubro de 2019** – Ementa: Diretrizes e conteúdo do sistema de informação e consulta para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia.

Estabelece o Sistema de Informação e Consulta (do espanhol – Sistema de Información y Consulta, tradução nossa), o qual armazena dados sobre as Licenças Originárias, os veículos habilitados e unidades de carga registradas para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovias, o nome do representante legal por país transitado, a Apólice Andina por veículo habilitado, além de outros documentos definidos por essa resolução.

## PASSAGEIROS

**Decisão nº 398, de 17 de janeiro de 1997** – Ementa: Transporte Internacional de Passageiros por Rodovia, substituta da Decisão nº 289.

A decisão tem por objetivo estabelecer as condições sob as quais se dá o serviço de transporte internacional de passageiros por rodovias entre os Países-Membros do Acordo de Cartagena. Aqui são encontrados: definições sobre os termos relacionados a esse tipo de serviço, os órgãos nacionais de competentes em cada país da Comunidade Andina de Nações, princípios fundamentais, delimitação do âmbito de aplicação, condições para o transporte terrestre, autorizações e documentos obrigatórios para que o serviço seja realizado, motivos e possibilidades de suspensão do transporte, requisitos e características da tripulação, características e requisitos da habilitação dos veículos e aspectos aduaneiros e de migração.

Em relação às autorizações, a decisão dá enfoque à Licença Originária e a como um transportador pode obtê-la, qual o procedimento e quais os documentos que devem ser encaminhados ao órgão competente. A Licença Complementar também recebe atenção, já que é necessária para que o transportador possa realizar o serviço de transporte internacional de passageiros por rodovia.

### AUTORIZAÇÕES

**1. Licença Originária de Prestação de Serviços:** o documento que comprova que um transportador foi autorizado pelo organismo 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.

**2. 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.

#### DOCUMENTOS

**1. Certificado de Habilitação:** o documento que comprova a habilitação de um ônibus para prestar o serviço de transporte internacional de passageiros por rodovia.

**2. Bilhete de Viagem Internacional:** o documento emitido pelo transportador autorizado no nome de uma pessoa física, mediante o qual se obriga a transportá-la após o pagamento de uma tarifa, de uma cidade para outra de seu itinerário, localizadas em diferentes Países-Membros.

**3. Lista de Passageiros:** o documento emitido pelo transportador autorizado para ser entregue às autoridades de migração, no qual se encontra a informação relativa à empresa de transporte, ao veículo habilitado, aos passageiros e à tripulação, assim como a origem e o destino da viagem.

**4. Livro de Tripulante Terrestre:** o documento expedido pelo órgão nacional de migração do País-Membro de nacionalidade do tripulante ou do que lhe concedeu um visto de residente, em nome de uma pessoa física e a pedido de um transportador autorizado, que permite ao seu titular ingressar, transitar, permanecer e sair do território dos Países-Membros como parte da tripulação de um veículo habilitado em uma operação de transporte internacional de mercadorias por rodovia.

Ademais, como documentos pessoais obrigatórios, deve-se portar: **Livro de Tripulante Terrestre, licença para conduzir e documento de identidade.**

A decisão também estabelece que a Licença Originária, a Licença Complementar e o Certificado de Habilitação não permitem que o transportador autorizado realize nos Países-Membros a operação de transporte local de passageiros por rodovia.

A decisão estabelece que, para o transporte internacional de passageiros por rodovia, é possível a habilitação de veículos que estão sob arrendamento financeiro (*leasing*), sendo que tais veículos são permitidos nos Países-Membros pelos quais passar em regime de admissão temporária pelo tempo que indicado no contrato.

Estabelece que os transportadores autorizados ofertarão o serviço de transporte internacional de passageiros em condições de livre e equitativa concorrência, fixando livremente suas tarifas. Determina, também, que os veículos habilitados poderão circular entre os Países-Membros sem precisarem pagar gravames de importação e exportação quando estiverem realizando transporte internacional, ou ainda circulando por causa dele. Além disso, dita que os veículos habilitados se constituem, pelo simples feito de seu registro, como garantia exigível para responder à aduana pelo pagamento de impostos, encargos, juros e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis sobre os veículos e equipes atuando temporariamente em uma operação de transporte.

Não especifica as sanções aplicáveis no caso de descumprimento a cada um dos procedimentos por ela previstos, mas faz entender que transgressões serão punidas de acordo com a legislação internacional e doméstica cabível. Determina, ainda, que a licença do condutor não poderá ser retida em caso de infrações de trânsito sancionáveis apenas com multa quando este estiver efetuando transporte internacional, e que os condutores de veículos habilitados devem seguir as disposições de trânsito vigentes nos países pelos quais circulam.

**Decisão CAN nº 399, de 27 de janeiro de 1997** – Ementa: transporte internacional de mercadorias por rodovia, substituição da Decisão nº 257.

Versa sobre os princípios e as condições gerais para o transporte de cargas no âmbito da CAN, tratando de autorizações, habilitações, registros, contratos, direitos e deveres das partes, entre outros aspectos. Determina que os veículos, unidades de carga, contêineres e tanques circulando nos países em operação de transporte internacional ou como consequência deste estarão isentos do pagamento de gravames e impostos de exportação e importação. Além disso, dita que os

veículos e as unidades de carga habilitadas se constituem, pelo simples feito de seu registro, como garantia exigível para responder à aduana pelo pagamento de impostos, encargos, juros e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis sobre os veículos e equipes atuando temporariamente em uma operação de transporte.

**Resolução nº 719, de 26 de abril de 2003** – Ementa: Regulamento da Decisão nº 398 (Transporte Internacional de Passageiros por Rodovia).

A resolução tem por objetivo regulamentar a Decisão CAN nº 398/1997, estabelecendo normas para que ela seja aplicada de forma clara e precisa. Dessa forma, detalha as normativas definidas pela decisão e inclui nos apêndices uma série de modelos a serem utilizados na solicitação das autorizações e documentos necessários a essa modalidade de transporte.

Nesse sentido, para que o transporte possa ser realizado, se faz necessária a autorização de documentos que viabilizem legalmente o transporte, entre eles a Apólice Andina de Seguro de Responsabilidade Civil. Tal documento deve ser apresentado em duas vias, exibindo os detalhes do transporte em questão. Além disso, é necessário que seja outorgado pelas instâncias oficiais diplomáticas ou consulares se for utilizado fora do território nacional, ou certificado por uma companhia de seguros correspondente do país onde surtirá efeito.

## CARGAS E PASSAGEIROS

**Decisão nº 290, de 22 de março de 1991** – Ementa: estabelece 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, documento essencial para realizar transportes na região.

Esta decisão determina a contratação da Apólice Andina de Seguros para as empresas interessadas em realizar o transporte terrestre internacional dentro do bloco da Comunidade Andina. Estabelece que, para efetuar o transporte, a única contratação necessária de um seguro é que respeite as normas contidas dentro da Apólice Andina (anexo). Determina os valores a serem pagos por morte/danos pessoais sofridos por passageiros ou "terceiros não transportados". Consta também quais são os "riscos cobertos" pelo seguro e quais não, dentre outras coisas; como qual o tribunal competente para julgar um ocorrido, liquidação de sinistros, obrigações do assegurado e prejuízos não indenizados. Além disso, determina que tal apólice só é válida para os acidentes ocorridos fora do território nacional de cada país, salvo se algum país-membro decidir aplicá-la em âmbito interno.

**Decisão nº 491, de 12 de fevereiro de 2001** – Ementa: Regulamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensões dos Veículos destinados ao Transporte Internacional de Passageiros e Mercadorias por Rodovia.

**Decisão nº 617, de 25 de julho de 2005** – Ementa: trânsito aduaneiro comunitário.

Regulamenta o trânsito aduaneiro comunitário na região. As infrações a esse respeito são listadas no art. 56, enquanto o regime de sanções é definido na segunda seção (arts. 57, 58 e 59), na qual 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 que emita a Secretaria Geral da CAN a esse respeito. Por sua vez, o procedimento a

ser aplicado sobre a imposição das sanções e das cobranças deve ser regido de acordo com a legislação interna de cada País-Membro

## Mercosul

### CARGAS

**Decisão nº 2/1994/CMC/Mercosul** – Ementa: Acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no Mercosul.

Dispõe sobre as regras gerais de transporte de mercadorias. Exige conformidade com as normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI); determina que as mercadorias perigosas sejam colocadas em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações das Nações Unidas para o transporte de produtos perigosos; e que estejam marcadas, identificadas e em conformidade com as práticas nacionais que atendem a tais requisitos. Impõe o uso de veículos cujas características técnicas e estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente às mercadorias transportadas e que todo o pessoal envolvido com o transporte e manuseio de mercadorias perigosas deva receber treinamento específico para as funções que lhes competem, além de dispor de equipamento de proteção adequado. Modificado pela Decisão nº 014/1994/CMC/Mercosul.

**Decisão nº 14/1994/CMC/Mercosul** – Ementa: Transporte de produtos perigosos. Atualiza a Decisão nº 02/1994/CMC/Mercosul.

Acrescenta o art. 11, que requer o estabelecimento de comissões de especialistas que se reunirão em intervalos não superiores a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como coordenador.

**Decisão nº 19/2009/CMC/Mercosul** – Ementa: Regime de infrações e penalidades do Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul.

Estabelece as categorias de infrações e as penalidades possíveis, considerando o grau da infração cometida e as situações atenuantes e agravantes. Os transportadores e o expedidores poderão ser responsabilizados quando a infração aos seus deveres e obrigações for passível de aplicação de medida disciplinar, a qual será objeto de processo administrativo que permita sua defesa. A definição das infrações e suas penalidades é distinguida para o transportador rodoviário, para o transportador ferroviário e para o expedidor.

**Decisão nº 32/2007/CMC/Mercosul** – Ementa: Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul.

Com a intenção de facilitar o transporte multimodal internacional de mercadorias perigosas, simplificar as consultas de usuários, expedidores e transportadores, além de proporcionar maior

segurança às operações de transporte terrestre dessas mercadorias, foi aprovado o Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul, que consta como Anexo.

**Resolução nº 6/1998/CMC/Mercosul** – Ementa: Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma para o cumprimento das exigências do Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul.

O procedimento compreende a inspeção da documentação de porte obrigatório, sinalização das mercadorias e veículos, estado da carga e do equipamento de segurança. Lista os documentos de porte obrigatório, exige a identificação das mercadorias e veículos, verifica as condições do carregamento e equipamentos de segurança. Cronograma alterado pela Resolução nº 002/1999/GMC/Mercosul.

**Resolução nº 10/2000/GMC/Mercosul** – Ementa: Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no Mercosul.

Objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul; enumera precauções gerais; exige a fiscalização do transporte que inclui a documentação (declaração de carga, instruções escritas ou ficha de emergência, certificados de capacitação, documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem), a identificação das Unidades de Transporte verificando os elementos indicativos de risco, painel de segurança, rótulos de risco. Verifica também as condições do veículo (dos equipamentos e do carregamento, o estado geral dos pneus, as condições da carroceria, a existência de vazamento no equipamento de transporte no caso de carga a granel e das embalagens), os equipamentos de segurança obrigatórios (extintores de incêndio, estojo de ferramentas adequado para reparos em situações de emergências, equipamentos de proteção individual, registrador gráfico, conjuntos de equipamentos para emergência e no mínimo dois calços). Define os procedimentos em caso de retenção do veículo ou em caso de emergência. Versa sobre infrações e penalidades (multas, suspensão da licença e cassação da licença). Possui um modelo de roteiro de fiscalização para o transporte rodoviário de produtos perigosos. Indica a colocação de painéis de segurança e rótulos de risco nas unidades de transporte. Lista os produtos sujeitos à licença especial da autoridade competente e produtos cujo transporte é proibido.

**Resolução nº 26/2011/GMC/Mercosul** – Ementa: Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas. Substitui o item 6 da alínea a do Anexo da Resolução nº 14/2006/GMC/Mercosul.

A resolução estipula a medição da carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas de acordo com o tipo de caminhão e o número de eixos.

**Resolução nº 128/1996/GMC/Mercosul** – Ementa: Regulamento técnico de limites máximos de emissão de gases contaminantes e ruídos para veículos automotores.

Aprova o Regulamento Técnico de limites máximos de emissão de gases poluentes e ruído para veículos automotores. Estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico e poluentes para diferentes categorias de veículo, bem como procedimentos de ensaio.

## PASSAGEIROS

**Resolução nº 15/2014/GMC/Mercosul** – Ementa: Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Atualiza os valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

**Resolução nº 28/2005/GMC/Mercosul**– Ementa: Normas relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais.

A resolução aprova a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais e revoga a Resolução GMC/Mercosul nº 117/1994. A norma aprovada, por sua vez, apresenta definições principais sobre esse tipo de transporte, como o conceito de encomenda e aduana, estabelece o tratamento tributário, a habilitação e credenciamento das empresas, o acondicionamento das encomendas, a aplicação e operação do regime de Trânsito Aduaneiro Internacional, os procedimentos nas aduanas de partida, fronteira e destino, e as infrações aduaneiras.

**Resolução nº 54/2018/GMC/Mercosul**– Ementa: Regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros.

A resolução aprova o regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros e determina que cada Estado-Parte será responsável pela indicação de seu respectivo órgão competente.

O regime aprovado define o conceito de passageiro, bagagem, carregador, rótulo ou etiqueta autoadesiva e motorista. Estabelece também:

### 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, serão utilizados rótulos ou etiquetas autoadesivas. Os referidos rótulos deverão possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção. Por sua vez, deverão ser adotados um código que permita sua leitura ágil e que conte com dois cantos 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 canto 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 de que se trata de 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 da bagagem de mão.** Rótulo

Sistema similar ao indicado no artigo 3º do presente anexo, será utilizado para identificar a bagagem de mão, devendo o rótulo ser dotado de cor e numeração diferentes e devendo o código nele inserido conter a especificação de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional. Também dispõe sobre as tarefas de fiscalização, reclamações e indenizações, conservação e prestação de dados, medidas de segurança complementares e regime sancionário.

A resolução também dispõe sobre as tarefas de fiscalização, reclamações e indenizações, conservação e prestação de dados, medidas de segurança complementares e regime sancionatório.

## CARGAS E PASSAGEIROS

**Resolução nº 6/1992/GMC/Mercosul** – Ementa: Substituição do art. 1º da Resolução nº 9/91. Altera o art. 1º da Resolução nº 09/1991/GMC/Mercosul, para corrigir um erro de transcrição.

Define que automóveis, caminhonetes, caminhões, veículos mistos e transportes escolares virão equipados de fábrica, obrigatoriamente, com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros sentados mais o motorista. Estabelece os critérios para a instalação dos cintos de segurança nos veículos.

**Resolução nº 34/2019/GMC/Mercosul** – Ementa: Documentos de porte obrigatório no transporte de passageiros e de cargas.

Estabelece e uniformiza os documentos de porte obrigatório no transporte de passageiros e de cargas.

Para o transporte de **cargas**, os documentos obrigatórios são: autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças), certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados, certificado de apólice única de seguros de responsabilidade civil por danos à carga transportada, certificado de inspeção técnica veicular, Carta de porte internacional, Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (MIC/DTA).

Para o transporte de **passageiros**, os documentos obrigatórios são: autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças), certificado de apólice única de seguros (passageiros e suas bagagens e responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados), certificado de inspeção técnica veicular e lista de passageiros.

Além disso, a resolução estabelece exceções e observações sobre tais documentos.

**Resolução nº 52/2010/GMC/Mercosul** – Ementa: Especificações do Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular (complementação da Res. GMC nº 32/09).

**Resolução nº 62/1997/GMC/Mercosul** – Ementa: condições gerais do seguro de responsabilidade civil do OTM no âmbito do Mercosul – prejuízos à carga.

Dispõe sobre o objeto do seguro, riscos cobertos e riscos não cobertos, começo e fim dos riscos, bens ou mercadorias não contempladas pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital assegurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juízo civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

**Resolução nº 5/2017/GMC/Mercosul** – Ementa: Uso das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Especifica as normas técnicas pertinentes ao uso adequado das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

**Resolução nº 65/1992/GMC/Mercosul** – Ementa: Pneumáticos, aros e válvulas.

Dispõe sobre a adequação das legislações dos Estados-Partes de modo a possibilitar o livre intercâmbio de veículos, suas partes e peças.

O art. 1º proíbe a limitação ou restrição à livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, matrícula ou uso dos veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no documento relativo a “Pneumáticos, Aros e Válvulas”, que se inclui como ANEXO A da Resolução, por motivos relacionados com os aspectos técnicos harmonizados em tal documento.

**Resolução nº 65/2008/GMC/Mercosul** – Ementa: Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas.

Estabelece os pesos e as dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. A circulação de veículos especiais ou de conjuntos de veículos que superem as dimensões e/ou pesos máximos, estabelecidos neste Acordo, somente se admitirá mediante a concessão prévia de autorizações especiais expedidas pelas autoridades competentes, com base nas normas estabelecidas no país transitado. Os limites são calculados levando em conta, o tipo de eixo e a quantidade de rodas. Define o comprimento máximo, a largura máxima e a altura máxima dos veículos.

**Resolução nº 75/1997/GMC/Mercosul** – Ementa: Inspeção Técnica Veicular.

Define que os veículos de passageiros e cargas devem passar por uma inspeção técnica periodicamente (períodos não maiores que um ano), de acordo com os princípios estabelecidos em anexo na resolução. Dessa forma, as inspeções:

- Serão realizadas de forma externa e sem desmontar nenhum elemento que faça parte do veículo.
- Serão visuais e com instrumentos.
- Deverão ser realizadas por uma autoridade competente ou por terceiros autorizados (de acordo com a legislação de cada Estado).

- Farão a categorização dos defeitos em: leves, graves e muito graves.
- Deverão ser aprovadas com um selo de segurança vinculado ao certificado de inspeção e colocado no para-brisa dianteiro. Sua forma e suas condições deverão ser definidas pela autoridade competente do país.

Ademais, a resolução estabelece que os diretores técnicos das oficinas onde são realizadas as inspeções devem ser profissionais com capacidade técnica no assunto. Além disso, cada Estado membro do Mercosul poderá exigir que os veículos de sua bandeira realizem a inspeção com uma periodicidade menor que um ano.

No anexo encontram-se os formulários e os critérios de avaliação subdivididos em grupos (identificação e acondicionamento exterior do veículo, carroceria, acondicionamento interior, iluminação e sinalização, freios, direção, eixos e suspensões).

**Resolução nº 84/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

**Resolução nº 120/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: seguro de responsabilidade civil do proprietário.

O objetivo do seguro é indenizar terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes aos quais seja civilmente responsável, em sentença judicial transitada em julgado ou em acordo autorizado de modo expresse pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro e relativos à morte e/ou a danos pessoais e despesas médico-hospitalares e a danos materiais causados a terceiros não transportados, e derivados de riscos cobertos pelo contrato. E garantirá também o pagamento dos honorários do advogado de defesa do segurado e as custas judiciais sempre que este seja escolhido. Define os riscos cobertos, o âmbito geográfico e os riscos não cobertos. Indica as somas seguradas e os limites máximos de responsabilidade. Lista as obrigações do segurado. Define as normas relativas à liquidação de sinistros. Versa sobre a vigência e o cancelamento do contrato, a sub-rogação de direitos, a prescrição e o tribunal competente.

ANEXO 1 – OFÍCIO SEI Nº 18387/2019/  
ASTEC/DIR-ANTT





AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA  
ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 18387/2019/ASTEC/DIR-ANTT

Brasília, 23 de janeiro de 2020.

A Sua Senhoria a Senhora  
**ADRIANA ELIZABETH RAMÍREZ GUARÍN**  
Diretora de Transporte e Trânsito  
Ministério do Transporte  
**COLOMBIA**

**Assunto:** Informações do arcabouço regulatório sobre o Transporte Internacional Terrestre.

Prezada Diretora,

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 a 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 suas atribuições, a ANTT participa regularmente de uma série de reuniões que envolvem os demais países da América do Sul, visando potencializar o desenvolvimento do Transporte Internacional Terrestre de Cargas e de Passageiros entre os países. Dessa forma, os acordos celebrados nessas reuniões constituem o arcabouço legal que regulamenta esse tipo de transporte.

Assim, é indispensável que esta ANTT conheça a legislação pertinente e os procedimentos adotados nos outros países, a fim de que seja viabilizada à negociação de futuros Acordos de Transporte e para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada.

Nesse sentido, por meio de Parceria com a Academia (convênios celebrados entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, através do seu Laboratório de Transportes e Logística - LabTrans 1), esta ANTT executou, ao longo dos últimos anos, vários Projetos no âmbito dos aspectos supramencionados.

Desse modo, para complementar as ações atualmente em curso, faz-se necessário o levantamento do arcabouço normativos do Equador, Colômbia e Suriname e a comparação desses instrumentos com a legislação brasileira vigente, bem como avaliar as diferenças entre o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT e as normativas de transporte da Comunidade Andina - CAN.

Essa tarefa será coordenada pelos Consultores Técnicos do LabTrans/UFSC: a Adv. Renata Trevisan e o Eng. Nelson Caldeira Júnior. Assim sendo, faz-se imprescindível o estabelecimento

de contatos com as entidades locais e o agendamento de entrevistas com os técnicos envolvidos no Transporte Internacional Terrestre de Cargas e de Passageiros.

Colocando-me a disposição para demais esclarecimentos que se fizerem necessários, antecipadamente agradeço a atenção dispensada e registro que a ALADI - Associação Latino Americana de Desenvolvimento e Integração tem pleno conhecimento dos trabalhos que estão sendo desenvolvidos pela ANTT com esse enfoque.

Atenciosamente,

**NOBORU OFUGI**

Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros- ASTEC/ANTT

---

1 Ver em <<https://www.labtrans.ufsc.br/relatorios/>>



Documento assinado eletronicamente por **NOBORU OFUGI, Comissionado**, em 23/01/2020, às 11:38, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2250764** e o código CRC **B9DC8C91**.

---

Referência: Processo nº 50500.425329/2019-35

SEI nº 2250764

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)

ANEXO 2 – CORRESPONDÊNCIA Nº 22 DA  
EMBAIXADA DO BRASIL EM BOGOTÁ, COLÔMBIA



## EMBAJADA DEL BRASIL

Bogotá, D.C, 10 de febrero de 2020

No. 22

Señora  
**ADRIANA ELIZABETH RAMÍREZ**  
**Directora de Transporte y Tránsito**  
**Ministerio de Transporte de Colombia- MinTransporte**  
Bogotá D.C

Asunto: Transporte Terrestre Internacional

Respetada Directora,

La Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) es la entidad que representa a Brasil ante las Organizaciones Internacionales y en Convenios, Acuerdos y Tratados relacionados con el transporte terrestre y los demás temas de su competencia.

En el ámbito del cumplimiento de sus funciones, la ANTT desarrolla un proyecto que pretende armonizar la legislación brasileña con la legislación del transporte terrestre internacional en los diversos países de la región. Para cumplir con ese objetivo, la entidad ha suscrito un convenio con la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC) y su Laboratorio de Transporte y Logística (LabTrans) cuyo objetivo es realizar una consultoría técnica que deberá analizar las regulaciones del transporte terrestre internacional aplicadas en los países de América del Sur.

Teniendo en cuenta lo anterior, deseamos solicitar sus buenos oficios con miras a poder obtener información actualizada sobre la normatividad aplicada por Colombia en materia de transporte internacional terrestre.

En caso de que Su Señoría estime necesario obtener aclaraciones adicionales respecto al tema, me permito compartir los datos de la autoridad brasileña responsable:

Noboru Ofugi  
Jefe de la Asesoría Técnica para el Transporte Internacional de Cargas y Pasajeros  
Noboru.ofugi@antt.gov.br

Aprovecho la oportunidad para reiterar las seguridades de alta estima y consideración con las que me suscribo y de antemano agradezco su colaboración.

Cordialmente,

  
**Leonardo Valverde**  
Jefe del Sector Económico







---

## RP2 – 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