

# RELATÓRIO COMPARATIVO RP3 – EQUADOR

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





# **RELATÓRIO COMPARATIVO**

## **RP 3 – EQUADOR**

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



# FICHA TÉCNICA

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

**Diretor-geral:** Marcelo Vinaud Prado

**Diretor:** Davi Ferreira Gomes Barreto

**Diretor:** Weber Ciloni

**Diretor:** Murshed Menezes

**Diretor:** Alexandre Porto

## **Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)**

**Chefe:** Noboru Ofugi

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

**Superintendente:** Rosimeire Lima de Freitas

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

**Superintendente-Substituta:** Priscilla Nunes de Oliveira

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

**Superintendente:** Mauricio Hideo Taminato Ameomo

## **Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)**

**Superintendente:** Murshed Menezes Ali

**Gestor do TED:** Noboru Ofugi

**Fiscal do TED:** Marcos Antônio Lima das Neves

## **Grupo de Trabalho – ANTT**

### **I – Titulares**

Sandro Vieira da Rosa - ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Wilbert Ribeiro Junquilha - SUPAS

Ana Beatriz Rodrigues Castro - SUART

## **II - Suplentes**

André Dulce Gonçalves Maia - ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Rafael de Carvalho Bastani - SUFIS

André Ricardo Rodrigues - SUPAS

Elisa Guedes Guerra – SUART

## **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 discutem 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 então 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 na 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, do espanhol – Comunidad Andina), que possui como membros a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Esse marco é composto pela Decisão nº 398, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia, e pela Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

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

Nesse contexto, também 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 dos 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 .....	37
Figura 2 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros .....	41
Figura 3 – Malha rodoviária nacional do Equador .....	50
Figura 4 – Organograma do arranjo institucional para o transporte internacional terrestre do Equador .....	59
Figura 5 – Limites internacionais do Equador .....	63
Figura 6 – Malha rodoviária do Brasil e do Equador .....	65
Figura 7 – Malha ferroviária do Brasil e do Equador.....	69

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Malha rodoviária federal: pavimentada, não pavimentada e planejada .....	38
Gráfico 2 – Frota de veículos por província no Equador em 2018.....	52
Gráfico 3 – Modos de transporte utilizados nas exportações e importações brasileiras com o Equador .....	66

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes .....	31
---	----

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil.....	36
Tabela 2 – Comparação entre temas que avaliam a estrutura logística - Brasil vs América Latina .....	39
Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga .....	40
Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos do Equador .....	47
Tabela 5 – Infraestrutura do transporte rodoviário do Equador .....	48
Tabela 6 – Infraestrutura rodoviária no Equador: troncos nacionais e eixos transversais.....	49

Tabela 7 – Frota total de veículos de cargas do Equador em 2017 e 2018.....	52
Tabela 8 – Comparação entre temas que avaliam a estrutura logística - Equador vs América Latina .....	53
Tabela 9 – Frota total de veículos de passageiros do Equador em 2017 e 2018 .....	54
Tabela 10 – Número e a porcentagem mensal de fluxos de viagens de estrangeiros via terrestre no Equador (2019).....	55
Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Equador .....	64
Tabela 12 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Equador .....	66
Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Equador.....	69
Tabela 14 – Itens analisados e lista de normas identificadas .....	121
Tabela 15 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro.....	125
Tabela 16 – Serviços pagos da ANT ligados ao transporte internacional de cargas .....	126
Tabela 17 – Serviços gratuitos da ANT ligados ao transporte internacional de cargas .....	127
Tabela 18 – Serviços gratuitos da ANT ligados ao transporte internacional de passageiros....	132
Tabela 19 – Itens analisados e lista de normas identificadas .....	137
Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados.....	149
Tabela 21 – Responsabilidade civil por danos a passageiros .....	149
Tabela 22 – Itens analisados e lista de normas identificadas .....	151
Tabela 23 – Normas Técnicas Equatorianas relacionadas ao transporte terrestre de produtos perigosos .....	162
Tabela 24 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos .....	163
Tabela 25 – Itens analisados e lista de normas identificadas .....	175
Tabela 26 – Limites de peso dos veículos no Mercosul .....	175
Tabela 27 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul.....	176
Tabela 28 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga na CAN .....	177
Tabela 29 – Limites de peso dos veículos transportadores de carga na CAN.....	178
Tabela 30 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN .....	179
Tabela 31 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga no Equador .....	180
Tabela 32 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a gasolina segundo o ano do modelo .....	183

Tabela 33 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a gasolina e ciclo americano.....	183
Tabela 34 – Limites de emissão de gases para veículos com motor a gasolina e ciclo europeu.....	184
Tabela 35 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a diesel e ciclo americano .	184
Tabela 36 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a diesel e ciclo europeu.....	185
Tabela 37 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul .....	186
Tabela 38 – Limites de ruídos para veículos no Brasil.....	187
Tabela 39 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário (Proconve P8) .....	188
Tabela 40 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos no Equador .....	189

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	<i>Antiblockier-Bremssystem</i>
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
ACFI	<i>Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos</i>
AET	Autorização Especial de Trânsito
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ALC	Área de Livre Comércio
ANT	Agencia Nacional de Trânsito
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
BBC	British Broadcasting Corporation
CAATT	Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre
CAN	Comunidad Andina
CARICOM	Comunidade do Caribe
CIA	Central Intelligence Agency

---

CIEF	Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i>
CIOT	Código Identificador da Operação de Transporte
CIPP	<i>Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos</i>
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CIV	<i>Certificado de Inspeção Veicular</i>
CNT	Confederação Nacional de Transporte
COE	Comité de Operaciones de Emergencia
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
Consetrans	Conselho Nacional de Transportes
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPIC	<i>Carta de Porte Internacional de Mercancías por Carretera</i>
CPIC	<i>Carta de Porte Internacional por Carretera</i>
CPIR	<i>Carta de Porte Internacional por Rodovia</i>
CPP	Comissão Sobre Transporte Terrestre de Produtos Perigosos
CRCV	Centro de Revisão e Controle Veicular
CRLV	<i>Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo</i>
CRT	<i>Carta de Porte Internacional</i>
CSA	Coordenações dos Sistemas Aduaneiro
CTB	<i>Código de Trânsito Brasileiro</i>
CTMC	<i>Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas</i>
CTPP	<i>Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos</i>
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DIF	Departamento de Integração Física e Digital
Dinatran	Dirección Nacional de Transporte
DIR/ANT	Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF	Departamento da Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre

DTA	<i>Declaração de Trânsito Aduaneiro</i>
DUTT	<i>Documento Único de Transporte Turístico</i>
ECOSOC	Comissão de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas
EUA	Estados Unidos da América
FEEP	Ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica
FOB	<i>Free on Board</i>
FONSAT	Fondo de Accidentes de Tránsito
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
GATT	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
GHS	<i>Global Harmonized System</i>
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
GMC	Grupo Mercado Comum
GPS	<i>Global Positioning System</i>
GTMP	Grupo de Trabalho sobre Transporte Terrestre de Mercadorias Perigosas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IESS	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INDIRA	Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
INEN	Instituto Ecuatoriano de Normalización
INIT	Instituto Nacional de Investigación del Transporte
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
ISO	International Organization for Standardization
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LCVM	Licença para Uso da Configuração de Veículo Motor
LOEP	<i>Ley Orgánica de Empresas Públicas</i>
LOP	Licença Operacional
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>

---

MCI	Manifesto de Carga Internacional
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Carga
MIE/DTA	<i>Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro</i>
MInfra	Ministério da Infraestrutura
MINTUR	Ministerio do Turismo
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NBR	Norma Brasileira
NTE	Norma Técnica Equatoriana
OFI	Operador Ferroviário Independente
OI	Organização Internacional
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PCR	<i>Polymerase Chain Reaction</i>
PF	Polícia Federal
PIS	Programa de Integração Social
PPS	Autorização de Prestação de Serviço
PRF	Polícia Rodoviária Federal
Proconve	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
RCF-DC	<i>Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga</i>
RCOTM-C	<i>Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas</i>
RCTR-C	<i>Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga</i>
RCTR-VI	<i>Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional</i>
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RFID	<i>Radio-Frequency Identification</i>
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

RTE	Regulamento Técnico Equatoriano
RTV	Revisão Técnica Veicular
RUC	Registro Único de Contribuintes
SCF	Sistema de Controle de Frotas
SEAE	Secretaria de Acompanhamento Econômico
SEFID	Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação
SENAE	Serviço Nacional de Aduana do Equador
SGT	Subgrupo de Trabalho
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte Mercosul
SISCSV	Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular
SNV	Sistema Nacional de Viação
SOAP	Seguro Obrigatório de Acidentes Pessoais
SOAT	<i>Seguro Obligatório de Accidentes de Tránsito</i>
SPPAT	Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito
SRC	<i>Seguro de Responsabilidade Civil</i>
SRI	Servicio de Rentas Internas
STF	Supremo Tribunal Federal
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
SUV	<i>Sport Utility Vehicle</i>
TAF	<i>Termo de Autorização de Fretamento</i>
TAR	<i>Termo de Autorização de Serviços Regulares</i>
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
TPDA	Tráfego Médio Diário Anual
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
UE	União Europeia
UF	Unidade Federativa

UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UN	United Nations
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
VALEC	VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
WITS	<i>World Integrated Trade Solution</i>

# SUMÁRIO

<b>1. Introdução.....</b>	<b>19</b>
<b>2. Metodologia .....</b>	<b>27</b>
<b>3. Contextualização.....</b>	<b>29</b>
3.1. Integração regional por blocos econômicos .....	29
3.2. Organizações internacionais.....	30
3.2.1. Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e o ATIT .....	32
3.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul) .....	32
3.2.3. Comunidade Andina (CAN).....	33
3.2.4. Comunidade do Caribe (CARICOM).....	34
3.3. Brasil .....	34
3.3.1. Geografia e demografia.....	35
3.3.2. Mapa rodoviário .....	36
3.3.3. Características gerais do transporte de cargas .....	38
3.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros.....	40
3.3.5. Ordenamento jurídico .....	42
3.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional .....	43
3.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	45
3.4. Equador.....	46
3.4.1. Geografia e demografia.....	46
3.4.2. Mapa rodoviário .....	48
3.4.3. Características gerais do transporte de cargas .....	51
3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros.....	54
3.4.5. Ordenamento jurídico .....	56
3.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional .....	58
3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	60
<b>4. Relações entre Brasil e Equador.....</b>	<b>61</b>
4.1. Interações fronteiriças.....	63
4.2. Malha rodoviária.....	64
4.3. Transporte rodoviário de cargas .....	65
4.4. Transporte rodoviário de passageiros.....	67

4.5. Malha ferroviária .....	69
4.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	70
<b>5. Visita técnica .....</b>	<b>71</b>
<b>6. Análises comparativas.....</b>	<b>73</b>
6.1. Autorizações, documentos de transporte e serviços .....	73
6.1.1. Autorizações .....	73
6.1.2. Documentos de transporte .....	98
6.1.3. Documentos de trânsito.....	104
6.1.4. Serviços.....	110
6.2. Tarifas e pedágios .....	121
6.2.1. Tarifas .....	122
6.2.2. Pedágios .....	132
6.3. Seguros .....	137
6.3.1. Seguros relativos a cargas e mercadorias .....	141
6.3.2. Seguros relativos a pessoas e a terceiros.....	145
6.4. Produtos perigosos.....	151
6.5. Normas técnicas .....	164
6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos.....	166
6.5.2. Limites de dimensões e pesos.....	175
6.5.3. Limites ambientais.....	180
6.6. Infrações e sanções.....	189
6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros.....	193
6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas .....	198
6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos.....	203
6.6.4. Fiscalização .....	206
6.7. Transporte ferroviário de cargas e passageiros .....	208
<b>Referências .....</b>	<b>211</b>
<b>Apêndices e anexos .....</b>	<b>257</b>
<b>Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira .....</b>	<b>259</b>
<b>Apêndice 2 – Resumos da legislação equatoriana.....</b>	<b>299</b>
<b>Apêndice 3 – Resumos da legislação internacional.....</b>	<b>319</b>
<b>Anexo 1 – Ofício SEI Nº 18394/2019/ASTEC/DIR-ANTT .....</b>	<b>335</b>

---

<b>Anexo 2 – Ofício SEI nº 3888/2020/ASTEC/DIR-ANTT .....</b>	<b>337</b>
<b>Anexo 3 – Requerimento de licença originária da ANTT – Habilitação.....</b>	<b>339</b>
<b>Anexo 4 – Formulário da ANT para obtenção de Licença originária.....</b>	<b>343</b>
<b>Anexo 5 – Requerimento de licença complementar da ANTT – Habilitação.....</b>	<b>347</b>
<b>Anexo 6 – Requerimento da ANTT para autorização de caráter ocasional e de carga própria de empresa brasileira .....</b>	<b>351</b>
<b>Anexo 7 – Formulário da ANT para obtenção de licença originária especial para transporte por conta própria .....</b>	<b>355</b>
<b>Anexo 8 – Modelo de solicitação da ANTT para expedição ou renovação de licença originária.....</b>	<b>359</b>
<b>Anexo 9 – Modelo de requerimento da ANTT para expedição ou renovação de licença complementar .....</b>	<b>363</b>
<b>Anexo 10 – Formulário da ANT para obtenção de licença originária para prestação de serviços.....</b>	<b>367</b>
<b>Anexo 11 – Formulário da ANTT para obtenção de Licença complementar para prestação de serviços.....</b>	<b>371</b>
<b>Anexo 12 – Formulário da ANT para realização do transporte internacional de passageiros em circuito fechado .....</b>	<b>375</b>
<b>Anexo 13 – Formulário da ANT para obtenção de Licença complementar especial para transporte por conta própria.....</b>	<b>379</b>



# 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 ao estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade.

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

Para tanto, o *Relatório Comparativo 3* analisa e compara as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil e do Equador, 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 Equador
- » 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 da 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 de cargas e, 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,

2020b). 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, 2020c). 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, 2020d).
- 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, 2020h). 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 da 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. Suspender, 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).
- Resolução ANTT nº 5.879, de 26 de março de 2020: dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências (ANTT, 2020g). A resolução foi prorrogada pela Resolução nº 5.889, de 19 de maio de 2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (ANTT, 2020h).
- Resolução ANTT nº 5.893, de 2 de junho de 2020: estabelece as medidas a serem adotadas no âmbito dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de

passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do novo coronavírus, responsável pela covid-19. A resolução suspende a “[...] prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário internacional de passageiros, regular, semiurbano e de fretamento, das empresas brasileiras e estrangeiras que possuem licenças originárias, complementares e ocasionais [...]”, podendo excetuar-se dessa suspensão o transporte de passageiros com a finalidade de garantir o retorno de brasileiros ou estrangeiros aos seus respectivos países de origem, o transporte de profissionais que atuem em serviços públicos a atividades essenciais e o deslocamento de pessoas com enfermidades para tratamento de saúde (ANTT, 2020j).

- Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020: a portaria interministerial – Ministérios da Casa Civil, Infraestrutura e Saúde – dispõe sobre a restrição excepcional e temporária, ainda sem prazo de término, de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). A portaria não impede o transporte rodoviário internacional de cargas (BRASIL, 2020f). Em 22 de maio de 2020, a portaria foi substituída pela Portaria nº 255/2020, prorrogando por mais 30 dias a restrição à entrada de estrangeiros no País, vigorando, portanto, até 21 de junho de 2020 (BRASIL, 2020g).

#### » Argentina

- Decreto nº 260/2020, de 12 de março de 2020: decreta a Emergência Sanitária da covid-19 e dispõe sobre a adoção de novas medidas para conter a propagação do novo coronavírus. O art. 17 trata das obrigações das empresas operadoras de meios de transporte, internacionais e nacionais, que operam na Argentina, em cumprir as medidas sanitárias e as ações preventivas que foram estabelecidas, bem como emitir os reportes que lhes sejam requeridos (ARGENTINA, 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, 2020d). Foi prorrogado pelo Decreto nº 331/2020 (ARGENTINA, 2020e), pelo Decreto nº 365/2020 (ARGENTINA, 2020f), e pelo Decreto nº 409/2020 (ARGENTINA, 2020c), o qual tem vigência até 10 de maio 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).
- Em 27 de abril de 2020, a Administración Nacional de Aviación Civil decretou a proibição de todas as vendas de passagens aéreas comerciais até 1º de setembro de 2020, não incluindo transporte de cargas (GARRISON; ROCHABRU, 2020).

#### » 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, 2020b; 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 da 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 (RTV) 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, 2020b). 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.
- Decreto nº 569, de 15 de abril de 2020: prorroga o prazo de operação do Centro de Logística e Transporte e, além disso, adotam-se medidas relacionadas com transporte de passageiros, de carga e aéreo, no âmbito de restrições de mobilidade e isolamento preventivo obrigatório. Da mesma forma, são estabelecidas a isenção de pedágios, a suspensão temporária da cobrança de taxas de *leasing* e da cobrança de infraestrutura aeroportuária. No que se refere aos portos de serviço privado, estes poderão participar de operações de carga com o objetivo de garantir o fornecimento de mercadorias de

primeira necessidade para as populações dentro da área portuária, independentemente do tipo de carga autorizada (COLOMBIA, 2020a).

» 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, 2020c). Ademais, o estado de exceção e calamidade foi prorrogado por 30 dias (até 15 de junho) através do Decreto nº 1.052/2020, o qual estabelece também o toque de recolher (*toque de queda*) a partir do dia 16 de maio, de forma que não se poderia circular em vias e em espaços públicos no âmbito nacional (ECUADOR, 2020a). O Decreto nº 1.074/2020, por sua vez, declara novamente o estado de exceção no Equador, determinando que este durará por 60 dias, mantendo-se vigente até dia 15 de agosto, com possibilidade de extensão por mais 30 dias (ECUADOR, 2020b). O decreto prevê que sejam mantidas as ações de restrição de mobilidade.
- 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 de Huaquillas, Macará e Zapotillo ao sul do país. Destaca-se que o comércio internacional não foi afetado pela decisão (GARCÍA; VALENCIA; LLANGARÍ, 2020).
- Em notícia do dia 2 de junho, é afirmado que o Comité de Operaciones de Emergencia (COE) aprovou alguns alinhamentos referentes à entrada de estrangeiros no Equador, entre eles: os viajantes necessitarão apresentar um exame (PCR, do inglês – *Polymerase Chain Reaction*) negativo para o coronavírus, realizado no máximo sete dias antes da viagem, preencher a *Ficha del Viajero* e realizar isolamento preventivo obrigatório por 14 dias (dependendo do grupo em que a pessoa se encontra, poderá ser realizado em domicílio ou em alojamento temporário). Por outras duas semanas, ainda, ficam proibidos voos provenientes de países com alto contágio, como o Brasil (VELEZ, 2020).
- Resolução nº MTOP-DVGT-2020-0001-R, de 15 de março de 2020: informa o procedimento para coordenar o ingresso de pessoas e veículos ao Equador por via terrestre e os protocolos de cada instituição perante o coronavírus (covid-19). Contém disposições sobre as operações nos Centros de Atenção em Fronteira, sobre o controle de cidadãos equatorianos ou residentes no país que cruzem as fronteiras por meios próprios e sobre o controle para o transporte de carga internacional e o livre trânsito fronteiriço (ECUADOR, 2020d). Em 27 de abril de 2020, foi emitido o *Protocolo para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia na Fronteira Norte* (ECUADOR, 2020e).

» 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 (GUYANA, 2020a). Em 16 de abril de 2020, o ministério retomou os serviços de *ferryboat* para facilitar o transporte de mantimentos e comida. É permitido no máximo 200 passageiros, que devem manter distância adequada entre si (GUYANA, 2020b).
- O Ministério de Relações Exteriores declarou o fechamento das fronteiras, suspendendo viagens para países com os quais a Guiana faz fronteira (GUYANA, 2020b).

» 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), nº 3.525 (PARAGUAY, 2020d), nº 3.537/2020 (PARAGUAY, 2020f) e nº 3.564/2020 (PARAGUAY, 2020g), este com vigência até 3 de maio.
- O Decreto nº 3.576/2020, por sua vez, estabeleceu as medidas correspondentes à Fase 1 do *Plano de Levantamento Gradual do Isolamento Preventivo Geral (Quarentena Inteligente)*, de 4 a 25 de maio, de forma que, nesse período, ficou estabelecido que as pessoas somente poderiam sair de suas casas para realizar deslocamentos mínimos e indispensáveis das 5:00 às 21:00, sendo também realizado um rodízio de veículos com base nas placas (PARAGUAY, 2020h). A Fase 2 corresponde ao Decreto nº 3.619/2020 (vigente de 25 de maio a 14 de junho), que estabeleceu que os habitantes somente poderiam se deslocar das 5:00 às 21:00 para as atividades e serviços indicadas no decreto (PARAGUAY, 2020i). Por fim, a Fase 3, presente no Decreto nº 3.706/2020 (vigente de 15 de junho a 5 de julho), determina que a população somente poderá realizar os seus deslocamentos das 5:00 às 23:00 de domingo a quinta-feira e das 5:00 à 0:00 nas sextas-feiras e sábados para as atividades dispostas no decreto (PARAGUAY, 2020j).
- 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, 2020k). Tal decreto teve seu art. 3º modificado pelo Decreto nº 3.465/2020 (PARAGUAY, 2020e).
- Resolução C.D. nº 113/2020: aprova o protocolo de aplicação de medidas preventivas de fiscalização de caminhões de transporte de cargas, nacional e internacional, em pontos de fronteira por parte da Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN, 2020a).
- Resolução C.D. nº 156/2020: estabelece, em 28 de março, o prazo excepcional de 30 dias de vigência e prorrogação para a inspeção técnica veicular no serviço regular nacional e internacional de transporte de passageiros e cargas (DINATRAN, 2020b). Em 15 de abril, foi publicada pelo Dinatran a Resolução C.D. nº 183/2020, na qual fica estabelecido o protocolo para a abertura dos centros de inspeção técnica veicular no país (DINATRAN, 2020c).

» Peru

- Decreto Supremo nº 044/2020, de 15 de março de 2020: declara o estado de emergência nacional pelo prazo de 15 dias (prorrogáveis por igual período) e estipula o isolamento social obrigatório. Também estabelece o fechamento temporário das fronteiras, com a suspensão do transporte internacional de passageiros pelos meios terrestre, aéreo, marítimo e fluvial a partir do dia 16 de março. O decreto não proíbe o transporte internacional de cargas (PERÚ, 2020a). Foi prorrogado pelo Decreto nº 51/2020 (PERÚ, 2020c), pelo Decreto nº 64/2020 (PERÚ, 2020d), pelo Decreto nº 75/2020 (PERÚ, 2020e), pelo Decreto nº 83/2020 (PERÚ, 2020g) e pelo Decreto nº 94/2020 (PERÚ, 2020h), que tem vigência até 30 de junho de 2020.
- Decreto Supremo nº 046/2020, de 18 de março de 2020: complementa o Decreto Supremo nº 44/2020 (PERÚ, 2020b).
- Decreto Supremo nº 020/2020, de 3 de junho de 2020: prorroga o estado de emergência sanitária por mais 90 dias a partir de 10 de junho de 2020 (PERÚ, 2020f).
- Em 24 de abril de 2020, o Ministro de Transportes e Comunicações, Carlos Lozada, informou que as fronteiras aéreas, terrestres, marítimas e fluviais do Peru se manterão fechadas por um tempo indeterminado. Também permanece suspenso o transporte interprovincial (EL COMERCIO, 2020; CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO, 2020).

## » 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, 2020c).
- 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, 2020d).
- Ministerio do Transporte y Obras Públicas: em 29 de maio, declarou a não exigência da vigência da *Permissão Nacional de Circulação* dos veículos de transporte de passageiros registrados na Dirección Nacional de Transporte até 30 de junho de 2020, para todos os veículos de transporte de passageiros, cujo vencimento se verifique entre 13 de março e 30 de junho (URUGUAY, 2020b).
- O Governo Argentino anunciou uma série de medidas específicas para a cidade de Rivera, localizada na fronteira com o Brasil, como forma de conter o avanço da covid-19 na região de fronteira (URUGUAY, 2020a). Entre essas medidas estão a criação de uma Comissão Binacional Consultiva de Saúde nas Fronteiras, a qual realizou sua primeira reunião no dia três de junho, e a reativação de um Acordo Binacional para autorizações de estudo e trabalho para cidadãos brasileiros e uruguaios que moram nas fronteiras. Além disso, o Presidente anunciou o controle rígido de todos que entram e saem da cidade, através de quatro postos sanitários nas rotas de entrada e saída (EL PAÍS, 2020).

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

No âmbito do Mercosul, destaca-se a Reunião Preparatória à LVII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT nº 5), realizada por videoconferência nos dias 27 e 28 de maio de 2020, na qual a delegação brasileira apresentou um relatório estratégico contendo a análise do transporte interestadual e internacional de passageiros, tendo como objetivo apresentar os impactos da pandemia nos números de viagens, de passageiros, entre outros fatores. Além disso, a delegação propôs a criação de uma Subcomissão de Segurança e Transporte no âmbito do SGT nº 5, já que, devido à situação de emergência causada pela covid-19, se faz necessária a implementação de novos protocolos de segurança, de forma a garantir uma boa logística de transporte entre os Estados que fazem parte do Mercosul. Dessa forma, o Anexo XII contém a *Resolução de Segurança Vial (Draft ONU)*, a qual serviu como base para um documento que circulou durante a reunião e que servirá de apoio aos trabalhos da Comissão. Por fim, a delegação argentina também realizou suas contribuições ao apresentar três documentos emitidos pela Comissão Europeia (Anexo XIII), abordando orientações da União Europeia para a retomada progressiva dos serviços turísticos e de transporte. Ficou definido que o tema continuará em agenda do SGT-5 (REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINÁRIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2020).



## 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 Equador), foram criadas divisões temáticas em função do conteúdo exposto no ATIT, no *Segundo Protocolo Adicional ao ATIT*, 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 do Equador 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 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 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 sobre a 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 há a 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 está no foco político-econômico, 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, são analisadas organizações internacionais de integração regional como o Mercosul, a ALADI e a 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 o 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	UE	CARICOM	ATIT	IIRSA
Antígua e Barbuda								
Argentina								
Bahamas								
Barbados								
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 Montevideu*, 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, 1990b, 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 para 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 diretrizes 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, 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 são realizadas 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. Comunidade 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, a Argentina, o Brasil, o Chile, o Paraguai e o 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 Comitê 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 a 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. 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, 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 virtude do valor movimentado nas exportações, sendo obtida 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 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 fenômeno 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)
Países de fronteira	Uruguai
	Argentina
	Paraguai
	Bolívia
	Peru
	Colômbia
	Venezuela
	Suriname
	Guiana
Guiana Francesa	
Quantidade de Unidades Federativas	26
Quantidade de distritos federais	1
<b>DEMOGRAFIA</b>	
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.



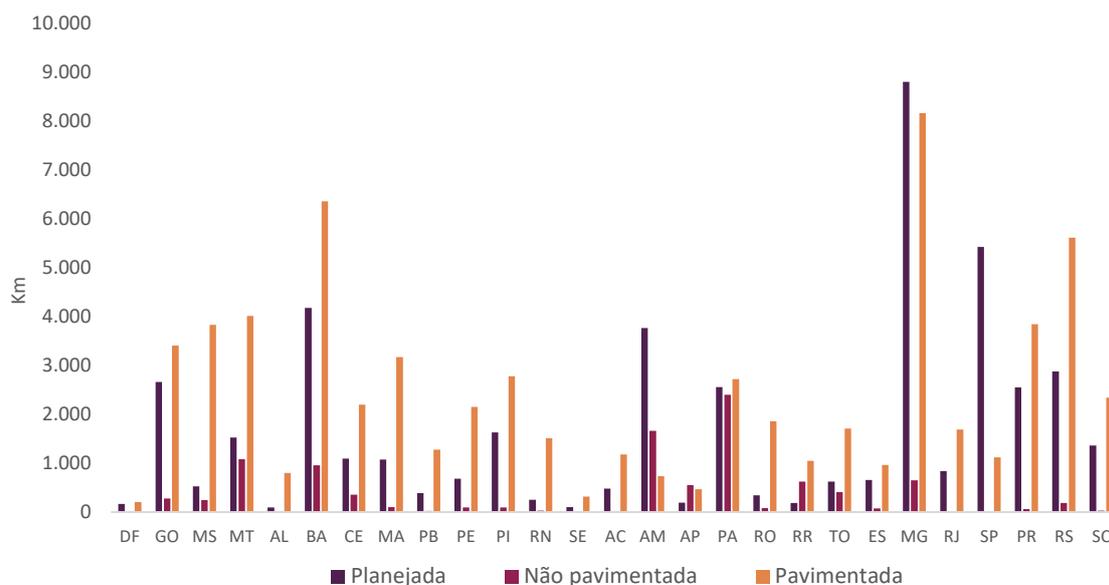
**Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira**

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, correspondendo a 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).

No 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 (UF) (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 UFs, 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	
	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"		RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"		RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	
TIPO DE RESPOSTA	Brasil	América Latina	Brasil	América Latina	Brasil	América Latina
PORTOS	75%	60%	52%	54%	27%	47%
AEROPORTOS	72%	54%	29%	37%	30%	41%
RODOVIAS	65%	69%	65%	50%	16%	21%
FERROVIAS	51%	29%	81%	68%	9%	5%
ARMAZENAGEM	62%	44%	30%	27%	25%	18%

**Tabela 2 – Comparação entre temas que avaliam a estrutura logística - Brasil vs América Latina**

Fonte: World Bank (c2015a). 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 do Caribe no que tange a taxas de encargos, o Brasil apresentou resultado mais semelhante ao da região latino-americana no modal rodoviário. Quanto à qualidade da infraestrutura, os percentuais brasileiros também foram mais elevados que os obtidos para a região latino-americana, revelando uma insatisfação elevada nesse quesito. Por fim, para o tema relativo à competência e qualidade dos serviços, os valores se mostraram mais próximos aos regionais, porém a avaliação ainda pode ser classificada como negativa, tendo em vista o baixo percentual de entrevistados que se mostrou insatisfeito com a competência e qualidade dos serviços no transporte terrestre brasileiro.

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 ANTT, é composta por um total de 1.946.127 veículos registrados (ANTT, 2020j). 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

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL DE TRANSPORTADORES			
	AUTÔNOMOS	EMPRESAS	COOPERATIVAS	TOTAL
Semirreboque especial	131	1.133	5	1.269
Utilitário leve (0,5 t a 1,49 t)	13.260	7.004	167	20.431
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**

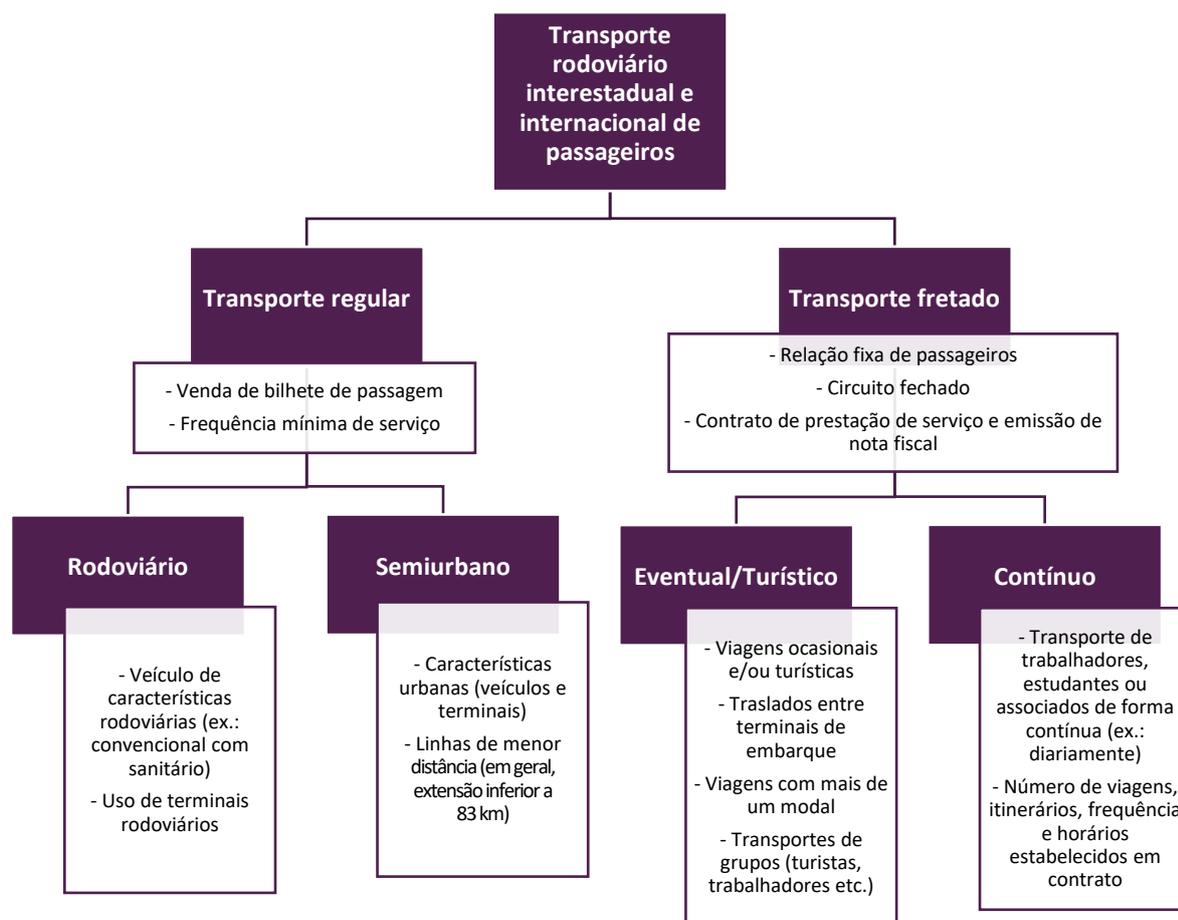
Fonte: ANTT (2020j). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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, 2019c).

### 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, 1990b, 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, o custo e o 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, pela distância percorrida e pela frequência do serviço. No transporte rodoviário, o principal motivo da viagem é o turismo, enquanto que no semiurbano é o trabalho e o 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 dessas 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, o Executivo e o 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, formada 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 MInfra. 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:

- » 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, a coordenação e a 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.
- » 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 os arts. 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, conforme seu art. 237 (BRASIL, [2019]). 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 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, efetuando 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 (BRASIL, [2019]).
- » Conselho Nacional de Transportes (Consetrans): órgão de caráter consultivo destinado a representar o interesse comum e promover a articulação dos órgãos e das entidades dos setores de transportes da União, dos estados e do Distrito Federal. O órgão tem como objetivo aprimorar o planejamento e a avaliação das políticas públicas setoriais, a partir de uma visão sistêmica. Entre suas funções, destaca-se a promoção do intercâmbio de informações e de experiências nacionais e internacionais no setor de transportes. Compõem o Consetrans: o Ministro da Infraestrutura, que o presidirá; o Secretário Nacional de Transportes Terrestres; o Secretário Nacional de Aviação Civil; e o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra.

### 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, segundo o art. 84, VIII (BRASIL, [2019]), o Executivo deve, quando melhor lhe convier, enviá-lo para análise do Legislativo. Nota-se que o envio não obrigatoriamente deve 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, de acordo com o art. 49 (BRASIL, [2019]). 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, dessa maneira, 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, conforme o art. 102, II (BRASIL, [2019]). 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], 2009e).

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

### 3.4. EQUADOR

Segundo dados fornecidos pelo *Doing Business*, a República do Equador se apresenta como o 129º país no *ranking* mundial voltado a medir o grau de facilidade na realização de negócios, dos quais participam atualmente 190 países (WORLD BANK GROUP, 2019). Considerando os dados do *ranking* das economias da América Latina e do Caribe, o Equador ocupa o 21º lugar, encontrando-se abaixo do México (1º lugar) e do Brasil (17º lugar). Nessa perspectiva, adiante são demonstrados alguns fatores que compõem o resultado final desse índice e destacam o posicionamento do Equador no *ranking*:

- » O tempo necessário para abrir um negócio é de 48,5 dias
- » O tempo necessário para obter eletricidade é de 74 dias
- » O tempo necessário para registrar uma propriedade é de 26 dias (WORLD BANK GROUP, 2020).

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, o Equador ficou na 62ª colocação, atrás do Brasil, que se encontra na 56ª posição, e à frente do Paraguai, em 74ª posição no *ranking*. Em relação à região da América Latina e do Caribe, o Equador se encontra em 7º lugar, logo atrás da Argentina (JARAMILLO *et al.*, 2018).

No tocante às exportações, predominou no Equador em 2018 o comércio de produtos minerais e alimentícios, tais como petróleo cru, bananas, crustáceos e peixes processados, os quais corresponderam a aproximadamente 76% do valor circulante nas trocas comerciais de natureza internacional. Por outro lado, as importações no mesmo ano foram marcadas por um grande fluxo de produtos industrializados, como petróleo refinado, alcatrão de hulha, carros, medicamentos empacotados e resíduos sólidos do trigo, correspondendo a 23% do valor do importado (WITS, [201-]).

#### 3.4.1. Geografia e demografia

O Equador localiza-se no noroeste da América do Sul e possui uma área total de 283.561 km<sup>2</sup>, dos quais 276.841 km<sup>2</sup> são áreas terrestres e 6.720 km<sup>2</sup> são áreas aquáticas. Configura-se, portanto, como o 9º maior país da América do Sul em área territorial, encontrando-se atrás da Venezuela, do Chile e do Paraguai. Em escala mundial, o território equatoriano se posiciona como o 75º maior país. Em um cálculo aproximado, 38,9% e 29,7% do

seu território é coberto por floresta equatorial e por áreas agricultáveis, respectivamente (CIA, 2020). Por consequência, as linhas de fronteiras do Equador com os países vizinhos totalizam 2.237 km de extensão, divididas com o Peru (1.529 km) e com a Colômbia (708 km). Além disso, o Equador contém uma extensão territorial em contato com o mar que alcança 2.237 km, sendo unicamente cercado pelo Oceano Pacífico (CIA, 2020).

Nos seus limites fronteiriços ao leste, em uma área que compreende não só o território equatoriano, mas também parte do peruano, está localizada a área com maior diversidade do planeta: a chamada Bacia Hidrográfica do Amazonas, responsável por abrigar a nascente do rio com mais intenso fluxo aquático do planeta. Essa região, além de comportar cerca de 500 mil indígenas, incluindo povos isolados, possui, em seu subsolo, abundância em petróleo, cuja reserva é estimada em aproximadamente 5 bilhões de barris de petróleo no solo da floresta (BBC, 2019; FIGUEROA, 2006).

Os dados fornecidos na Tabela 4 apresentam as informações geográficas e demográficas do país.

#### GEOGRAFIA

Área total	283.561 km <sup>2</sup>
Países de fronteira	Colômbia
	Peru
Províncias	24
Capital	1

#### DEMOGRAFIA

População	17.510.643 habitantes <sup>1</sup>
Densidade demográfica	61,10 hab./km <sup>2</sup>
População urbana	64,2%

**Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos do Equador**

Fonte: CIA (2020) e INEC ([201-]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A população do Equador, segundo dados disponibilizados pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2019, é formada por 17,6 milhões de habitantes<sup>2</sup>, constituindo-se como o 66º país mais populoso. Na América Latina, encontra-se atrás de países como Peru e Chile e na frente de países como Bolívia e Haiti (UN, c2019). As províncias que têm a projeção de concentração da maior parte da população equatoriana, em 2020, são aquelas de Guayas, com aproximadamente 4,3 milhões de habitantes, e Pichincha, com cerca de 3,2 milhões. Juntas, correspondem a 43,5% da população total do Equador. Consequentemente, destacam-se nas províncias mencionadas as cidades de Guayaquil, com 2,72 milhões de habitantes, e Quito – capital nacional – com 2,78 milhões, respectivamente (INEC, [201-]). É possível constatar, desse modo, o fato de parte significativa dos habitantes viverem na região costeira do Equador – como nas cidades de Guayaquil, Machala e Manta –, e na região da Cordilheira dos Andes, onde estão localizadas a capital e outras cidades economicamente relevantes, tais como Cuenca, Ambato e Ibarra.

<sup>1</sup> *Proyecciones poblacionales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).*

<sup>2</sup> *United Nations 2020 estimates.*

### 3.4.2. Mapa rodoviário

A República do Equador dispõe de uma infraestrutura de transporte rodoviário que corresponde a aproximadamente 43.502 km de extensão, dividida entre malhas primárias, secundárias, terciárias, de bairro e locais (ECUADOR, 2016b; E-ASPHALT, [201-?]). Desse total, o Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) é responsável por 9.790 km (inclusos 53,4 km de pontes), dos quais 8.528 km estão sob sua gestão, 559 km são concessionados e 703 km estão sob a responsabilidade dos governos seccionais (ECUADOR, 2016b).

Abaixo pode ser compreendida a infraestrutura do transporte rodoviário do Equador:

- » As malhas primárias e secundárias compõem a rede nacional
- » As malhas terciárias e de bairro formam a rede provincial
- » As malhas locais não participam de uma rede específica, mas compõem a infraestrutura do transporte rodoviário equatoriano (E-ASPHALT, [201-?]).

A rede rodoviária nacional, formada por estradas primárias e secundárias, é aquela com maior intensidade de tráfego de veículos, dado que liga os principais centros econômicos em todo o território equatoriano, sendo esses formados principalmente pela capital nacional em conjunto às capitais provinciais. Por outro lado, a rede provincial tem um menor tráfego de automóveis em relação à rede nacional, exercendo a função de auxiliar na movimentação de bens das áreas de produção em direção às estradas que formam a rede nacional e, conseqüentemente, se interconectam aos grandes centros econômicos (E-ASPHALT, [201-?]).

De modo análogo, a estrutura administrativa do transporte rodoviário no Equador pode ser dividida sob a responsabilidade dos seguintes órgãos, sendo esses incumbidos de garantir a conservação das vias supracitadas:

- » Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO)
- » Gobiernos Autónomos descentralizados Provinciales
- » Gobiernos Autónomos descentralizados Municipales (PONCE *et al.*, 2018).

A atuação dos órgãos administrativos acima mencionados no que se refere à conservação das rodovias durante o processo de exploração é regida pelas disposições contidas na norma rodoviária equatoriana MTO – 2003. Tais disposições gravitam principalmente em torno das atividades rodoviárias; das atividades de conservação ordinária e extraordinária; das atividades de reconstrução e melhoras; e das atividades de defesa rodoviária e suas áreas de influência (PONCE *et al.*, 2018).

Desse modo, na Tabela 5 encontram-se representados dados referentes à infraestrutura do transporte rodoviário do Equador, demonstrados através da classificação da malha e extensão.

REDE	CLASSIFICAÇÃO DA MALHA	EXTENSÃO (KM)	% DO TOTAL
Rede nacional	Malha primária e secundária	9.790,52	22,51
Rede provincial	Malha terciária	11.105,93	25,53
	Malha de bairro	22.153,98	50,93
	Malha local	452,2	1,04
<b>Total</b>		<b>43.502,62 km</b>	<b>100%</b>

**Tabela 5 – Infraestrutura do transporte rodoviário do Equador**

Fonte: Ecuador (2016b) e E-asphalt ([201-?]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A partir da Tabela 5 é possível constatar que aproximadamente 75% da infraestrutura rodoviária equatoriana pertence à rede provincial, expressando uma malha de cerca de 33.260 km de extensão. A rede nacional – marcada pelo elevado tráfego de veículos nas malhas primárias e secundárias –, por outro lado, tem participação relativa na infraestrutura rodoviária total de cerca de 22,5%.

A qualidade da infraestrutura rodoviária do Equador se caracteriza por apresentar cerca de 12% de malha pavimentada – equivalente a 5 mil km –, e 57% com revestimento primário – que corresponde a 25 mil km. Além disso, por volta de 25% da malha rodoviária é composta por estradas de terra, principalmente nas malhas terciárias e de bairro (E-ASPHALT, [201-?]).

Apesar de serem disponibilizados dados em relação às redes da infraestrutura do transporte rodoviário do Equador, a extensão das malhas em cada província não é informada pelos respectivos órgãos competentes.

O *Plano Estratégico de Mobilidade do Equador* configura a rede rodoviária nacional dividida e entendida como o conjunto de estradas formado pelos troncos nacionais/eixos transversais que, por sua vez, são integrados a outras estradas, como os corredores arteriais<sup>3</sup> e as estradas coletoras<sup>4</sup> (ECUADOR, 2016b). Assim sendo, no Equador, existem cinco troncos nacionais – que cortam o país de norte a sul – e cinco eixos transversais – na direção oeste a leste. Na Tabela 6 são demonstrados os troncos nacionais e os eixos transversais que marcam o território equatoriano.

	SÍMBOLO	DENOMINAÇÃO	PROVÍNCIAS
Troncos nacionais	E15	Troncal del Pacífico	Esmeraldas, Manabí, Guayas, Santa Elena
	E25	Troncal de la Costa	Pichincha, Santo Domingo, Los Ríos, Guayas, El Oro, Loja
	E35	Troncal de la Sierra	Carchí, Imbabura, Pinchincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja
	E45	Troncal Amazónica	Sucumbios, Napo, Pastaza, Morona-Santiago, Zamora-Chinchipe
	E5	Troncal Insular	Galápagos
Eixos Transversais	E10	Transversal Fronteriza	Esmeraldas, Imbabura, Carchí, Sucumbios
	E20	Transversal Norte	Esmeraldas, Santo Domingo de los Tsáchilas, Pichincha, Napo, Orellana
	E30	Transversal Central	Manabí, Guayas, Los Ríos, Cotopaxi, Tungurahua, Pastaza
	E40	Transversal Austral	Santa Elena, Guayas, Cañar, Azuay, Morona-Santiago
	E50	Transversal Sur	El Oro, Loja, Zomara-Chinchipe

**Tabela 6 – Infraestrutura rodoviária no Equador: troncos nacionais e eixos transversais**

Fonte: Ecuador (2016b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

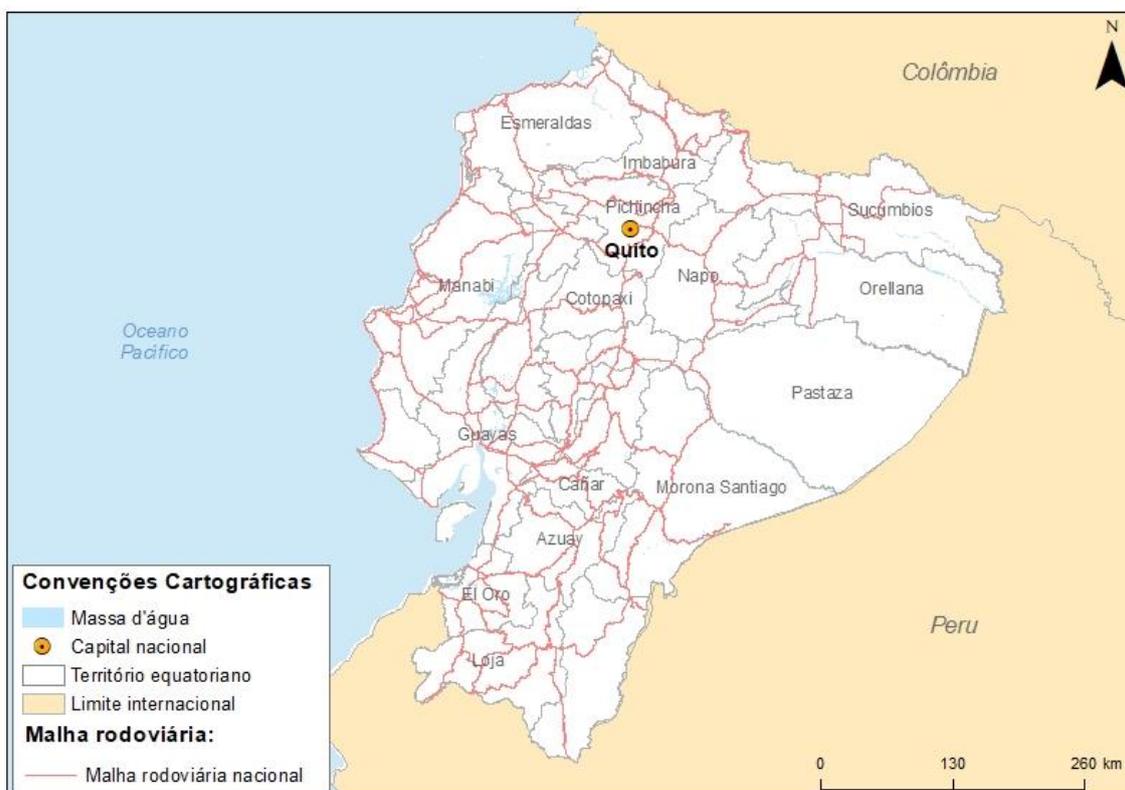
<sup>3</sup> Rotas de integração nacional que ligam capitais de províncias, portos, aeroportos, passagens de fronteiras e centros de desenvolvimento.

<sup>4</sup> Rotas que têm função de coletar tráfego de áreas locais para conectá-las a corredores arteriais.

No Equador, os troncos nacionais e os eixos transversais fazem parte da rede nacional de transporte rodoviário. Contribuem, portanto, para os fluxos de cargas entre os principais centros produtivos e os pontos de comércio internacional e doméstico.

Entre esses troncos se destaca o Troncal de la Sierra – com 1.092 km de extensão –, marcado pela alta capacidade de tráfego rodoviário que atravessa o Equador no fluxo norte-sul na região da Cordilheira dos Andes; e o Troncal del Pacífico – com 773 km de extensão –, que costeia a região oeste do território equatoriano e interconecta diversas províncias litorâneas, facilitando o tráfego de veículos. Por outro lado, os principais eixos transversais são o Transversal Central e o Transversal Austral, o primeiro com 1.519 km, e o segundo com 628 km de extensão. Ambos os eixos cortam o país de oeste a leste, o primeiro ao centro-norte, e o segundo ao sul, transformando-se em vias de acesso que ligam importantes centros econômicos, como Quito a Manta, e Cuenca a Guayaquil, respectivamente.

Na Figura 3 é demonstrada a malha rodoviária nacional do Equador<sup>5</sup>.



**Figura 3 – Malha rodoviária nacional do Equador**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

As seções a seguir tratam das características gerais do transporte de cargas e de passageiros no Equador.

<sup>5</sup> O Arquipélago de Galápagos não está representado na Figura 3.

### 3.4.3. Características gerais do transporte de cargas

O valor da interação do Equador no comércio internacional em relação ao resto do mundo, no tocante às exportações e importações, alcançou cerca de US\$ 21,6 bilhões (em FOB, do inglês – *Free on Board*) e US\$ 23,02 bilhões (em CIF, do inglês – *Cost, Insurance and Freight*) em 2018, respectivamente, resultando em déficit na balança comercial de aproximadamente US\$ 1,41 bilhões. O principal parceiro comercial do país são os Estados Unidos da América (EUA), com o valor das exportações próximo a US\$ 6,67 bilhões, equivalente a 30% da participação no valor total exportado. No que tange às importações, o resultado ficou em cerca de US\$ 5,01 bilhões, referente a aproximadamente 22% do valor total das importações. Em 2019, o comércio<sup>6</sup> bilateral entre o Equador e o Brasil alcançou US\$ 914 milhões (em FOB), sendo em torno de 78% desse valor pelo modal marítimo (WITS, [201-]; COMEX STAT, 2020).

Segundo o Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), em 2018 a maior parte do comércio internacional de bens equatorianos foi realizado via marítima, com aproximadamente 71% do transporte total de cargas nas importações e cerca de 89% do transporte total de carga exportada. O panorama dos modais de transporte para o comércio internacional de bens mencionado acima está relacionado principalmente à posição geográfica do Equador e à pauta produtiva dos seus parceiros comerciais. Pelo modal rodoviário, conseqüentemente, os parceiros comerciais latino-americanos do Equador, tais como a Colômbia, o Peru e a Venezuela, apresentam similaridades na base produtiva e comercial, marcada por produtos primários, o que impacta negativamente no tráfego bilateral rodoviário de cargas nas suas fronteiras comparada ao tráfego marítimo. O comércio por via marítima – extremamente explorado no Equador devido ao seu extenso litoral e à alta capacidade de transbordo de cargas volumosas –, desse modo, vem se recuperando após a crise de 2008, com o aumento dos fluxos de exportação e de importação com os principais parceiros comerciais do país, e, conseqüentemente, incidindo de modo positivo sobre o tráfego de cargas (INEC, 2019).

Foi desse modo que o comércio marítimo internacional do Equador movimentou, em 2018, aproximadamente 39,8 milhões de toneladas, sendo 27,8 milhões através de exportações e 12 milhões por meio de importações. Em relação aos portos com maiores movimentações de cargas no Equador em 2018, conseqüentemente, passam a ser relevantes os seguintes dados:

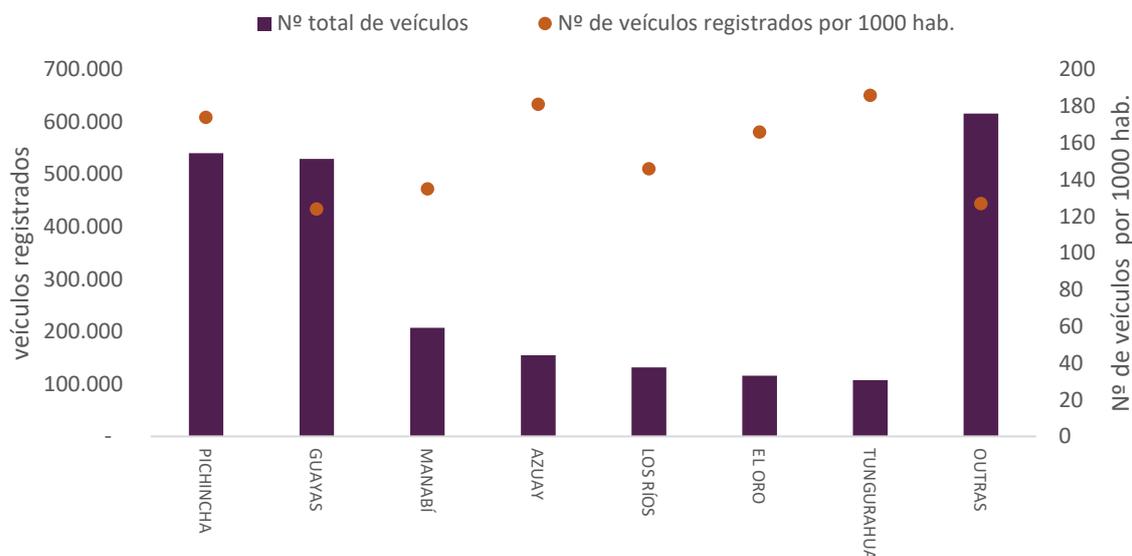
- » Porto de Balao, cerca de 79,1% do total de cargas exportadas: equivalente a 22 milhões de toneladas
- » Porto de Guayaquil, em torno de 39% do total de cargas importadas: equivalente a 4,6 milhões de toneladas
- » Porto de La Libertad, aproximadamente 24,9% do total de cargas importadas: equivalente a 2,9 milhões de toneladas (INEC, 2019).

Conforme os dados apresentados no âmbito do *Anuário de Estadísticas de Transporte 2018*, o número de veículos segurados no Equador no mesmo ano era de cerca de 2,4 milhões, valor que demonstra a expansão da frota nacional em 7,4% em comparação ao ano imediatamente anterior (INEC, 2019). No

---

<sup>6</sup> O comércio pode ser definido como a soma de exportações e importações.

Gráfico 2 é apresentada a frota total de veículos registrados por província em 2018, além do número de veículos por 1.000 habitantes.



**Gráfico 2 – Frota de veículos por província no Equador em 2018**

Fonte: INEC (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os elementos constantes no

Gráfico 2 mostram que aproximadamente 45% da frota nacional de veículos se encontram nas províncias de Pichincha e de Guayas, onde estão localizadas cerca de 43,5% da população total do Equador – em conformidade com o exposto na seção 3.4.1 – sendo, desse modo, o centro dinâmico do país. Por outro lado, em relação à densidade de veículos registrados por 1.000 habitantes, destacam-se as províncias de Tungurahua e de Azuay, com 186 e 181 veículos por 1.000 habitantes, respectivamente.

A Tabela 7 reporta dados acerca da frota total de veículos de cargas do Equador nos anos de 2017 e de 2018, além dos números que salientam o crescimento anual e a participação relativa de cada tipo de veículo.

VEÍCULO	UNIDADES (2017)	UNIDADES (2018)	CRESCIMENTO ANUAL (%)	PARTICIPAÇÃO RELATIVA EM 2018 (%)
Caminhão	104.510	110.226	5,47%	18,73%
Caminhonete	423.656	444.459	4,91%	75,54%
Caminhão-tanque	3.437	3.826	11,32%	0,65%
Trailer	11.891	13.408	12,76%	2,28%
Caminhão Basculante	15.248	16.442	7,83%	2,79%
Total	558.742	588.361	5,30%	100%

**Tabela 7 – Frota total de veículos de cargas do Equador em 2017 e 2018**

Fonte: INEC ([2019], 2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Através dos dados fornecidos na Tabela 7, é possível constatar que no ano de 2018 o Equador registrou uma frota de 588.361 veículos para o transporte de cargas, com uma expansão em relação ao ano anterior de 5,3%. Do total de veículos supracitado, destaca-se que

aproximadamente 444 mil são no modelo caminhonete, que estão predominantemente disponíveis para o transporte rodoviário, correspondendo a 75% da frota total de veículos de carga do Equador. 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 trailers, com crescimento de 12,76%, e pela frota de caminhões-tanque, com 11,32%. Desse modo, a capacidade do transporte de cargas da frota de veículos supracitada está em torno de 1,9 milhão de toneladas (INEC, [2019]).

Considerando o LPI, definido na seção 3.3, no que tange às entrevistas realizadas com representantes do setor logístico sobre diversos temas, a Tabela 8 apresenta as respostas obtidas no que concerne a taxas e encargos, qualidade da infraestrutura e competência e qualidade dos serviços para os modais de transporte no Equador através de dados de 2016.

TEMA	TAXAS E ENCARGOS		QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA		COMPETÊNCIA E QUALIDADE DOS SERVIÇOS	
	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"
TIPO DE RESPOSTA	Equador	América Latina	Equador	América Latina	Equador	América Latina
<b>PORTOS</b>	0%	52,44%	0%	45,09%	50%	33,84%
<b>AEROPORTOS</b>	50%	42,13%	0%	20,41%	50%	31,04%
<b>RODOVIAS</b>	0%	59,27%	0%	52,5%	0%	16,61%
<b>FERROVIAS</b>	0%	27,66%	100%	85,96%	0%	3,66%
<b>ARMAZENAGEM</b>	0%	43,81%	0%	21,14%	50%	33,81%

**Tabela 8 – Comparação entre temas que avaliam a estrutura logística - Equador vs América Latina**

Fonte: The World Bank (c2015b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A partir dos elementos reportados pela Tabela 8, relacionados à avaliação da estrutura viária do Equador no contexto do LPI, é possível observar que, para as modalidades de transporte terrestre, os temas qualidade da infraestrutura e competência e qualidade dos serviços apresentaram respostas majoritariamente negativas, apesar de alguns temas terem valores próximos às médias encontradas para a região da América Latina.

Destaca-se também, no âmbito da Tabela 8, no que se refere à qualidade da infraestrutura nas rodovias, que o Equador apresentou baixo percentual dos respondentes considerando “baixo” ou “muito baixo” o tema analisado. Esse valor é menor do que o verificado na região da América Latina e do Caribe. Já em relação às ferrovias, a qualidade da infraestrutura no Equador apresentou uma avaliação pior que a região latino-americana, com 100% contra 86% dos respondentes para “baixo” ou “muito baixo”, respectivamente, demonstrando clara insatisfação nesse tema.

### 3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros

Segundo o INEC, no ano de 2018 a frota rodoviária de veículos de passageiros do Equador demonstrou capacidade para o transporte de cerca de 8,3 milhões de passageiros, o que representa um acréscimo de 7,9% em relação à capacidade de transportes de passageiros em 2017 (INEC, [2019]). Nesse sentido, a Tabela 9 evidencia a frota total de veículos de passageiros em 2017 e 2018, além do crescimento anual e da participação relativa em 2018.

VEÍCULO	UNIDADES (2017)	UNIDADES (2018)	CRESCIMENTO ANUAL (%)	PARTICIPAÇÃO RELATIVA EM 2018 (%)
Carro	709.775	750.312	5,71%	41,33%
Ônibus	26.251	27.839	6,05%	1,53%
Van	49.343	52.736	6,88%	2,91%
SUV <sup>7</sup>	359.498	396.201	10,21%	21,83%
Motocicleta	529.888	582.506	9,93%	32,09%
Outros	3.767	5.696	51,21%	0,31%
Total	1.678.522	1.815.290	8,15%	100%

**Tabela 9 – Frota total de veículos de passageiros do Equador em 2017 e 2018**

Fonte: INEC ([2019], 2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Considerando os dados apresentados na Tabela 7 e na Tabela 9, os veículos destinados ao transporte de passageiros são equivalentes a 75,5% da quantidade total de veículos de cargas e passageiros no Equador. Analisando apenas as categorias voltadas ao transporte de passageiros, observa-se a predominância de carros (41,3%) e de motocicletas (32%), ao passo que os ônibus e vans – destinados ao transporte coletivo – representam apenas 4,5% desse total. Destaca-se também a expansão de SUVs, com crescimento anualizado de 10,2%, equivalente à expansão de 36 mil novas unidades. Por meio do Ministério do Turismo (MINTUR), em relação ao movimento internacional de passageiros em 2019, os pontos de migração onde se verifica a maior parte dos fluxos de entradas e saídas estão concentrados nas seguintes cidades:

- » Quito: com 32,7% do fluxo de entradas e 37,9% do fluxo de saídas
- » Tulcán, na Ponte Internacional Rumichaca: com 27,3% do fluxo de entradas e 4,1% do fluxo de saídas
- » Gayaquil: com 26,1% do fluxo de entradas e 36,9% do fluxo de saídas
- » Huaquillas: com 9,1% do fluxo de entradas e 15,6% do fluxo de saídas (ECUADOR, c2015).

Em relação ao movimento terrestre internacional de passageiros, as sedes de entrada e saída dos fluxos migratórios com maior participação relativa em 2019 são Tulcán, no norte do Equador, na fronteira com a Colômbia, apresentando 68,6% da movimentação de entradas e 17,3% de saídas; e a cidade de Huaquillas, na fronteira sudoeste do país, com o Peru, com 23,1% das entradas e 65,1% das saídas. O fluxo internacional de pessoas entre essas cidades fronteiriças pode ser atribuído sobretudo à crise econômica e social pela qual a Venezuela atual passa, tendo por resultado o aumento do movimento migratório em direção ao território

<sup>7</sup> Sport Utility Vehicle.

equatoriano. Os dados mostram que aproximadamente 56% do total das entradas terrestres em todas as sedes migratórias se referem a cidadãos venezuelanos. Além disso, destaca-se a sede de migração de Tulcán, em que houve cerca de 800 mil registros de venezuelanos que cruzaram a Ponte Internacional Rumichaca, equivalente a 84% das entradas terrestres (ECUADOR, c2015).

A partir dos dados anteriormente mencionados, corrobora-se que, desde 2016, mais de 3,3 milhões de pessoas deixaram a Venezuela e, dessas, 300 mil encontram-se no Equador, sendo um terço de maneira irregular. Esse mesmo fluxo migratório de venezuelanos no país passou de 2,4 mil, em 19 de agosto 2019, para quase 7 mil, no dia 24 do mesmo mês (ESTADÃO, 2019). Em vista desse intenso movimento, o Governo do Equador passou a fortalecer as regras de entrada no país. Até então, o país que exigia de turistas dos países que compõem o Mercosul, incluindo o Brasil, e das Nações-Membros da Comunidade Andina, que inclui a Venezuela, apenas um documento de identidade, passou, a partir de agosto de 2019, a exigir passaporte de todos os estrangeiros que desejam ingressar no território (DW, 2018).

Por conseguinte, segundo o MINTUR, o Equador obteve em 2019 – com relação aos fluxos migratórios de estrangeiros de maneira agregada – o movimento de aproximadamente 4,1 milhões passageiros estrangeiros realizando viagens em todos os modais de transporte. No que concerne aos fluxos de via terrestre em 2019, especificamente, houve o registro de cerca de 1,7 milhão de viagens de estrangeiros, divididos entre os fluxos de entrada, com 1.684.356 viagens, e os fluxos de saída, com 22.204 viagens, os quais foram registrados primordialmente pelas sedes de migrações terrestres citadas anteriormente (ECUADOR, c2015). A Tabela 10 apresenta dados sobre os fluxos mensais de viagens de entrada e de saída de estrangeiros via terrestre no Equador em 2019.

MÊS	ENTRADA		SAÍDA	
	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%
Jan.	188.612	11,20	1.510	6,80
Fev.	120.137	7,13	1.727	7,78
Mar.	103.389	6,14	1.942	8,75
Abr.	197.439	11,72	1.699	7,65
Mai	222.455	13,21	1.643	7,40
Jun.	228.564	13,57	1.567	7,06
Jul.	170.051	10,10	1.935	8,71
Ago.	237.452	14,10	2.008	9,04
Set.	49.378	2,93	1.602	7,21
Out.	40.413	2,40	1.335	6,01
Nov.	49.969	2,97	1.684	7,58
Dez.	76.497	4,54	3.552	16,00
Total	1.684.356	100,00	22.204	100,00

**Tabela 10 – Número e a porcentagem mensal de fluxos de viagens de estrangeiros via terrestre no Equador (2019)**

Fonte: Ecuador (c2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os elementos presentes na Tabela 10 demonstram que os principais meses de movimentação de passageiros estrangeiros, tanto no que diz respeito ao fluxo de entrada como no que

concerne ao fluxo de saída, são agosto (23,1%), junho (20,6%) e maio (20,6%), com o movimento de 693 mil estrangeiros, equivalente a 40% da movimentação de estrangeiros em 2019.

Em relação à quantidade e à participação relativa dos países no total das viagens de entrada de passageiros estrangeiros por todos os modais no Equador, destaca-se a Venezuela, com 1 milhão de viagens (24,1%), os EUA com 891 mil (21,4%) e a Colômbia com 588 mil (14,1%). Já por vias terrestres, ressalta-se a quantidade e a participação relativa dos seguintes países:

- » Venezuela: com 946 mil viagens de entrada de passageiros, equivalente a 56,2% do fluxo total
- » Colômbia: com 394 mil viagens de entrada de passageiros, proporcional a 23,4% do fluxo total
- » Peru: com 219 mil viagens de entrada de passageiros, referente a 13% do fluxo total (ECUADOR, c2015).

Além disso, com base no *Boletín de Estadísticas Turísticas 2012-2016*, no tocante à quantidade de empresas equatorianas destinadas ao transporte turístico terrestre, os dados para o último ano disponível, ou seja, 2016, indicam que havia duas empresas registradas para o serviço internacional de itinerário regular, uma em Galápagos e outra em Imbabura; e 147 empresas de serviço nacional de itinerário regular, e 44% das empresas estão localizadas na província de Pichincha (ECUADOR, 2017c).

### 3.4.5. Ordenamento jurídico

O texto da Constituição da República do Equador, no seu art. 1º, firma a concepção de um Estado constitucional de direitos e justiça, social, democrático, soberano, independente, unitário, intercultural, plurinacional e laico, organizado em forma de República unitária e com um governo descentralizado (ECUADOR, [2011]). O art. 1º da Constituição afirma, ainda, que a soberania reside exclusivamente no povo, cabendo a este exercê-la através dos órgãos públicos e das formas de participação direta previstas na Constituição. Dessa forma, é possível inferir que o Equador adota um modelo de democracia direta.

Assim como no Brasil, o ordenamento jurídico constitucional do Equador 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, o qual é o Chefe de Estado, o Chefe de Governo e responsável pela administração pública. O Presidente é eleito para um mandato de quatro anos, desde que tenha obtido a maioria absoluta dos votos na eleição, e só pode ser reeleito uma única vez. Além da Presidência, integram a esfera mais alta do Poder Executivo: a Vice-Presidência, os ministérios e demais organismos e instituições responsáveis pelo planejamento, execução e avaliação de políticas públicas nacionais e planos para realizá-las. O Vice-Presidente da República é eleito por votação popular juntamente com o Presidente, em regime de chapa, para o mesmo período de quatro anos. Ademais, os Ministros e as Ministras de Estado devem ser nomeados e removidos pelo Presidente da República.

O Poder Legislativo no Equador é exercido pela Assembleia Nacional, a qual é formada por 137 membros eleitos diretamente para um mandato de quatro anos. Verifica-se que há um sistema eleitoral misto para eleger os representantes da Assembleia Nacional: 15 representantes devem ser eleitos em eleições nacionais; outros 103 são eleitos pelas províncias,

mediante um sistema de representação proporcional, sendo dois representantes para cada província, acrescido de um representante caso o distrito tenha mais de 200 mil habitantes ou fração maior de 150 mil habitantes; e, por fim, seis representantes são eleitos por maioria simples pelos equatorianos que vivem no exterior. Destaca-se que, diferentemente do Brasil e de outros países latino-americanos, no Equador, o Poder Legislativo é unicameral. Dessa forma, compete à Assembleia Nacional, conforme disposto no art. 120, expedir, codificar, reformar e revogar as leis; aprovar ou reprovocar tratados internacionais nos casos correspondentes; fiscalizar os atos do Poder Executivo, bem como os demais órgãos do Poder Público; entre outros.

Assim como nas demais democracias ocidentais, a administração da justiça no Equador cabe ao Poder Judiciário. O art. 168 da Constituição define que os órgãos do Poder Judiciário gozam de independência interna e externa, bem como de autonomia administrativa, econômica e financeira (ECUADOR, [2011]). Ademais, o art. 171 determina que as autoridades das comunidades, povos e nações indígenas exercerão funções jurisdicionais dentro de seu âmbito territorial, com base nas suas tradições ancestrais e no seu direito próprio (ECUADOR, [2011]). O art. 178 estabelece que o Poder Judiciário é formado pela Corte Nacional de Justiça, pelas cortes provinciais de justiça, pelos tribunais e juizados que sejam estabelecidos por lei e pelos juizados de paz. Há, ainda, órgãos auxiliares como o serviço notarial, os *martilladores judiciais*, os depositários judiciais e os demais órgãos determinados por lei. Por fim, também compõe o Poder Judiciário o Conselho do Judiciário, órgão responsável por administrar, vigiar e disciplinar o Poder Judiciário.

A Corte Nacional de Justiça é órgão jurisdicional de última instância, sendo formada por 21 juízes e juízas, designados para um mandato de nove anos sem direito a reeleição. São funções dessa corte conhecer os recursos de cassação, revisão e os demais estabelecidos por lei; desenvolver o sistema de precedentes jurisprudenciais; tomar conhecimento das causas iniciadas contra servidores públicos e apresentar projetos de lei relacionados ao sistema de administração de justiça (ECUADOR, [2011]). O Conselho do Judiciário é formado por cinco delegados (e seus suplentes) advindos da Corte Nacional de Justiça, da Procuradoria Geral do Estado, da Defensoria Pública, do Poder Executivo e da Assembleia Nacional. Cabe a esse conselho definir e executar políticas para a melhoria do sistema judicial, garantir a transparência e a eficácia da função judicial, entre outras atribuições.

Ademais, diferentemente do que se encontra previsto no âmbito do ordenamento jurídico brasileiro, no Equador, a Defensoria Pública e a Procuradoria Geral da República são órgãos descentralizados do Poder Judiciário, com autonomia administrativa, econômica e financeira. Compete à Defensoria Pública garantir o acesso pleno e igualitário à justiça a pessoas que não tem condições financeiras de contratar um serviço de defesa legal. Em contrapartida, cabe à Procuradoria Geral do Estado orientar a fase que precede o processo e a investigação processual; e, durante o processo, exercer a ação pública de acusação, com atenção especial ao interesse público e das vítimas; entre outras funções.

Do ponto de vista da estrutura político-administrativa, a República do Equador é dividida em regiões, províncias, cantões e paróquias rurais (ECUADOR, [2011]). O art. 242 da Constituição adiciona que, por razões étnico-culturais, de conservação ambiental ou de população, podem ser constituídos regimes especiais de divisão política-territorial, citando como exemplo os distritos metropolitanos autônomos, a província de Galápagos e os territórios

indígenas e pluriculturais. Além disso, o texto constitucional também destaca os Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs), constituídos pelas juntas paroquiais rurais, os conselhos municipais, os conselhos metropolitanos, os conselhos provinciais e os conselhos regionais. Conforme expõe o art. 238 da Constituição, os GADs gozam de autonomia política, administrativa e financeira (ECUADOR, [2011]).

Cada província possui um Conselho Provincial, com sede em sua capital, e um prefeito, eleito por votação popular, que será a máxima autoridade do Poder Executivo provincial, com competência administrativa e presidindo o Conselho Provincial. Duas ou mais províncias com continuidade territorial, com superfície superior a 20 mil km<sup>2</sup>, cujo número de habitantes supere 5% da população nacional, formam regiões autônomas (ECUADOR, [2011]). Cada região autônoma possui um Conselho Regional e um governador ou governadora regional. No âmbito cantonal, os *alcaldes* (ou prefeitos) são as autoridades administrativas locais, com um mandato de quatro anos (CEPAL, c2016). Há, ainda, os Conselhos Cantonais, os quais são entes coletivos do governo, com renovação a cada dois anos (CEPAL, c2016). Um conjunto de cantões contíguos, no qual haja conurbação e cujo número de habitantes supere 7% da população nacional, pode formar um distrito metropolitano (ECUADOR, [2011]), o qual também terá seu conselho próprio. Na esfera paroquial, são instituídas as Juntas Paroquiais, formadas por cinco membros eleitos por votação popular (CEPAL, c2016), nas quais o candidato mais votado presidirá a junta (ECUADOR, [2011]).

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

No Equador, o MTOP é o órgão atualmente responsável pela formulação, implementação e avaliação de políticas, regulações, planos, programas e projetos que garantam uma rede de transporte segura e competitiva, buscando ainda minimizar o impacto ambiental e contribuir para o desenvolvimento social e econômico do país (ECUADOR, 2008).

A criação do MTOP foi dada pelo Decreto Executivo nº 8, de 2007, que substituiu o então Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones e passou a compor o Poder Executivo no Equador (ECUADOR, 2008). Conforme exposto no organograma desse ministério, o Despacho del Ministro é a instituição superior na estrutura organizacional do órgão, estando abaixo dela dois vices-ministérios – o Viceministerio de Gestión del Transporte e o Viceministerio de Infraestructura del Transporte (ECUADOR, 2016a). Abaixo deste último há, ainda, a Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviário. Cabe a essa subsecretaria propor políticas para regulação do transporte terrestre e coordenar a atualização das normativas vigentes (ECUADOR, [201-]a).

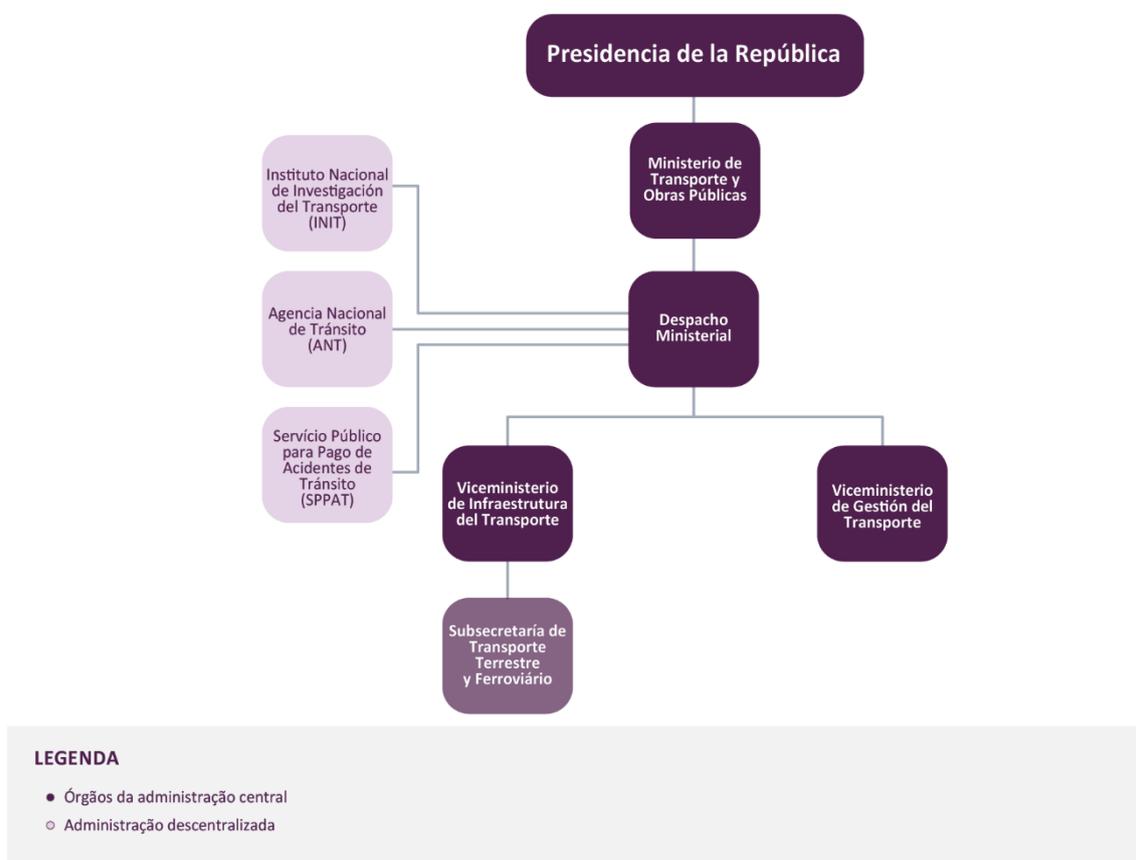
Ademais, de acordo com o organograma do MTOP (ECUADOR, 2016a), há três órgãos descentralizados a ele, quais sejam:

- » **Agencia Nacional de Tránsito (ANT)**: a agência tem como objetivo geral contribuir com o desenvolvimento nacional por meio da regulação, planejamento e controle do transporte terrestre, do trânsito e da segurança rodoviária, mediante a formulação e a aplicação de

leis, normas, políticas, planos, programas e projetos que satisfaçam os usuários da rede viária do Equador (ANT, 2012b).

- » **Instituto Nacional de Investigación del Transporte (INIT):** o instituto tem como objetivo planejar e executar processos de investigação técnicas e científicas para a produção de normas técnicas, manuais, procedimentos e práticas recomendáveis, a fim de auxiliar na gestão eficiente da infraestrutura e dos serviços de transporte no Equador (ECUADOR, [201-]c).
- » **Servicio Público Para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT):** o órgão tem como objetivo garantir a proteção das pessoas que transitam de um local a outro por meio da rede vial do Equador pelo Sistema Público de Pagamento de Acidentes de Tránsito.

Na Figura 4 é ilustrado o arranjo institucional para o transporte internacional terrestre do Equador.



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

Fonte: Ecuador (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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

- » Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador
- » Dirección Nacional de Migración del Ministerio del Interior (CAN, 2019a).

### 3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

O Título VII da Constituição equatoriana, intitulado “Relações Internacionais”, prevê que as relações deste Estado com os demais sujeitos da Comunidade Internacional responderão aos interesses do povo equatoriano, fundamentados na convivência pacífica, na autodeterminação dos povos, na cooperação internacional, na promoção da paz, na cidadania universal e no respeito aos direitos humanos (ECUADOR, [2011]). Além disso, o texto constitucional dispõe acerca da participação do Estado equatoriano em processos de integração política, cultural e econômica da região andina, da América do Sul e da América Latina, afirmando serem estes objetivos estratégicos do Estado equatoriano.

No que concerne à incorporação de normas do ordenamento jurídico internacional, o art. 418 define como competência exclusiva do Presidente ou da Presidenta da República a realização de atos de assinatura, ratificação e denúncia de tratados e de outros instrumentos internacionais. O art. 419, por sua vez, determina os casos em que os atos de ratificação ou de denúncia de tratados internacionais dependem da aprovação prévia da Assembleia Nacional:

1. Acordos que tratem de questões territoriais ou de fronteira
2. Tratados que estabeleçam alianças políticas e militares
3. Instrumentos que impliquem modificação ou revogação de leis internas do Equador
4. Tratados que impliquem em modificações nos direitos e garantias estabelecidos na Constituição equatoriana
5. Acordos que comprometam a política econômica estabelecida no Plano Nacional de Desenvolvimento, a partir da imposição de condicionalidades por instituições financeiras internacionais e/ou empresas internacionais
6. Instrumentos que comprometam acordos de integração e comércio previamente assinados pelo Equador
7. Acordos que atribuam a um organismo internacional competências próprias do ordenamento jurídico interno do Equador
8. Tratados que comprometam o patrimônio natural equatoriano, em especial, a água, a biodiversidade e o patrimônio genético (ECUADOR, [2011]).

Ainda tratando da ratificação e denúncia de tratados, o art. 420 do texto constitucional exprime que é possível que a ratificação seja solicitada por referendo, por iniciativa cidadã ou pelo Presidente ou pela Presidenta da República (ECUADOR, [2011]). Já o ato de denúncia, como nos demais casos latino-americanos, faz parte de procedimento de competência exclusiva do Presidente ou da Presidenta da República, salvo os casos em que o instrumento internacional foi aprovado por meio de referendo – nesses, para denunciar o tratado, é necessário realizar o mesmo procedimento que o aprovou.

Em relação à incorporação de tratados e outros instrumentos que versem sobre matéria de tutela dos Direitos Humanos, a Constituição do Equador define que serão aplicados os princípios de não restrição de direitos, de aplicabilidade direta e de cláusula aberta estabelecidos na Constituição (ECUADOR, [2011]). Além disso, o art. 11 determina que todos os princípios e direitos são inalienáveis, irrenunciáveis, indivisíveis, interdependentes e de igual hierarquia (ECUADOR, [2011]) –, colocando, assim, os direitos e as garantias estabelecidos na

Constituição e aqueles determinados por instrumentos internacionais no mesmo nível hierárquico, o que, na prática, significa o primado das normas internacionais de direitos humanos sobre todo o restante do arcabouço normativo equatoriano de natureza infraconstitucional.

Ademais, o art. 421 estabelece que a aplicação de instrumentos ou acordos comerciais internacionais assinados pelo Equador não devem prejudicar, direta ou indiretamente, o direito à saúde; o acesso a medicamentos, a suprimentos e serviços; ou os avanços científicos e tecnológicos do país (ECUADOR, [2011]).

Por fim, o texto do art. 422 determina a impossibilidade de celebração de tratados internacionais que comportem compromissos visando à cessão de soberania de jurisdição a instâncias de arbitragem internacionais, em controvérsias contratuais ou de índole comercial, entre o Estado e pessoas físicas ou jurídicas – salvo no caso de tratados e instrumentos internacionais que estabeleçam solução de controvérsias entre Estados e cidadãos latino-americanos através de instâncias arbitrais regionais ou por meio de órgãos jurisdicionais designados pelos países signatários (ECUADOR, [2011]).

Mesmo sendo signatário do *Tratado de Montevideo*, de 1980, que instituiu a ALADI, o Equador não assinou o 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, contudo, é membro da CAN, outra organização internacional de cunho regional que possui acordos no que tange ao transporte internacional de cargas e passageiros. 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 são analisadas nas seções posteriores. Em especial, a Decisão nº 434/1998 determinou a criação, no âmbito da CAN, do Comité 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 a Argentina, o Chile, o Paraguai e o Uruguai – acompanha atentamente o processo de emanação e de 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 essa organização internacional.



## 4. Relações entre Brasil e Equador

Este capítulo tem como objetivo apresentar os principais aspectos das relações bilaterais entre Brasil e Equador, no que diz respeito às interações fronteiriças, comerciais e, principalmente, ao tráfego de cargas e passageiros por via terrestre.

### 4.1. INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

Na margem do Oceano Pacífico, a República do Equador possui uma área similar ao tamanho do estado de Rondônia, marcado pela presença da cultura inca como influência relevante na organização social e política do país (FALCÃO, [201-]; FUNAG, 2005). Ademais, o Equador destaca-se por sua biodiversidade e por se constituir de quatro regiões naturais contrastantes: a Andina, a Floresta Amazônica, a Costa Litorânea e o Arquipélago de Galápagos (FALCÃO, [201-]).

Na Figura 5 são demonstrados os limites internacionais e a divisão administrativa do Equador<sup>8</sup>.



**Figura 5 – Limites internacionais do Equador**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

<sup>8</sup> O Arquipélago de Galápagos não está representado na Figura 5 para permitir uma melhor representação da porção terrestre do território equatoriano.

A Figura 5 demonstra que os únicos países com que o Equador compartilha suas fronteiras são a Colômbia e o Peru. Esse fato ocasiona a inexistência de fronteiras entre o Brasil e o Equador, porém não impede as interações bilaterais comerciais e de tráfego de cargas e passageiros. Além do Equador, dos 12 países independentes da América do Sul, o Chile não faz fronteira direta com o Brasil. A ligação terrestre entre o Brasil e o Equador ocorre por meio da Estrada Auxiliar Pan-americana, que percorre o litoral peruano.

As relações entre Brasil e Equador foram estabelecidas de forma diplomática a partir de 1844 e, desde então, são marcadas pela proximidade e fluidez, tendo o Brasil desempenhado um importante papel como facilitador dos acordos de paz entre o Equador e o Peru, que estiveram envolvidos em um conflito fronteiriço desde 1828 (BRASIL, 2019a).

Outras iniciativas de cooperação entre os dois países foram: um projeto para gestão de recursos hídricos, ajuda humanitária ao Equador após o terremoto de 1979 e o acordo de cooperação sobre bens culturais roubados ou ilicitamente exportados (2012). Apesar da relação estável entre ambos, em 2008 vivenciou-se uma crise diplomática, em que o Presidente Equatoriano, sem prévio aviso, expulsou a construtora brasileira Odebrecht do país após problemas encontrados na construção da Hidrelétrica San Francisco. Já em 2019, destaca-se a assinatura do *Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos* (ACFI) entre os dois países (BRASIL, 2019a).

Já em relação ao comércio bilateral entre o Brasil e o Equador, o intercâmbio comercial em 2019 foi de US\$ 914 milhões, destacando-se os seguintes produtos exportados do Brasil: lâminas de ferro ou aço; fios de cobre; plásticos; veículos; calçados; entre outros. Já pelo fluxo contrário, as importações brasileiras de produtos equatorianos foram compostas, especialmente, por: chumbo refinado; conservas de peixes; chocolates e preparações alimentícias contendo cacau; caramelos; filés de peixe; madeira; entre outros (BRASIL, 2019a; COMEX STAT, 2020).

## 4.2. MALHA RODOVIÁRIA

Ao comparar a área territorial dos países em análise, percebe-se que o Equador possui uma área equivalente a cerca 3,3% do território brasileiro. Quanto à malha rodoviária, a do Equador corresponde a 2,5% da brasileira. Esses valores demonstram o contraste existente entre as dimensões de ambos os países.

Destacam-se ainda alguns dados relevantes no que concerne à malha rodoviária pavimentada, uma vez que o Brasil possui baixa porcentagem relativa à malha rodoviária total, correspondendo a 12,4%. No Equador, a qualidade da infraestrutura rodoviária é similar à apresentada no Brasil, com cerca de 12% da malha rodoviária total sendo pavimentada (E-ASPHALT, [201-]; CNT, 2020). A Tabela 11 demonstra a área territorial e a extensão da malha rodoviária do Equador e do Brasil.

PAÍS	ÁREA TERRITORIAL (KM <sup>2</sup> )	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767	1.719.765
Equador	283.561	43.502

**Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Equador**

Fonte: CIA (2020), E-Asphalt ([201-]) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

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



Figura 6 – Malha rodoviária do Brasil e do Equador

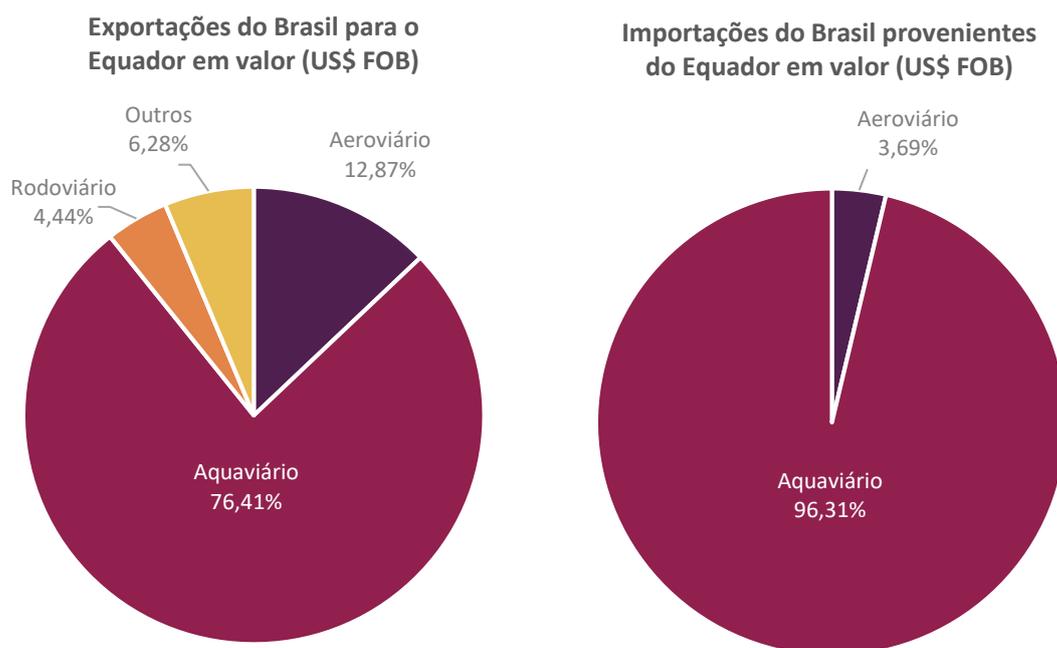
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

### 4.3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) relativos ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) (ANTT, 2020k), não existem empresas equatorianas 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 no Equador. 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.

Segundo dados do Ministério da Economia, divulgados pela plataforma Comex Stat (2020), no ano de 2019, as exportações brasileiras destinadas ao Equador obtiveram o valor total de US\$ 832,8 milhões (FOB, do inglês – *Free on Board*), ao passo que as importações do Brasil de produtos equatorianos resultaram em US\$ 81,9 milhões (FOB). Cabe destacar que esses fluxos comerciais aconteceram, majoritariamente, pelos modais aquaviário e aeroviário.

O Gráfico 3 exibe os modos de transporte utilizados nas exportações e importações brasileiras com o Equador.



**Gráfico 3 – Modos de transporte utilizados nas exportações e importações brasileiras com o Equador**

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

Na Tabela 12 é apresentada a comparação da utilização dos modais de transporte nas exportações e importações brasileiras realizadas com o Equador.

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	832.807.826	513.138.787	465.425.973	
					4,44%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	36.958.719	3.320.973	280	
IMPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	81.975.099	29.566.820	21.912.894	
					0,00%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	0,00	0,00	0,00	

**Tabela 12 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Equador**

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

Entre janeiro e dezembro de 2019, as exportações brasileiras pelo modal rodoviário destinadas ao Equador alcançaram um total de US\$ 36,9 milhões, equivalente a 4,4% do valor total exportado. Os produtos mais exportados por rodovias durante o ano foram:

- » Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais (diesel ou semidiesel): 87,91% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 2.931 t
- » Carrocerias para veículos automóveis de transporte (dez pessoas ou mais), ou de carga: 5,20% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 148 t

- » Chassis com motor para veículos automóveis de transporte (dez pessoas ou mais) – 4,83% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 165 t (COMEX STAT, 2020).

Cabe mencionar que, para o mesmo período considerado, não ocorreram exportações pelo modal rodoviário do Equador para o Brasil. Apesar disso, destacam-se os principais produtos equatorianos importados pelo Brasil em 2019 por meio dos modais aquaviário e aeroaviário:

» **Aquaviário:**

- Outras formas brutas de chumbo refinado: 18,64% das exportações equatorianas em US\$ FOB, aproximadamente 6.732 t
- Caramelos, confeitos, dropes, pastilhas, e produtos semelhantes, sem cacau: 8,73% das exportações equatorianas em US\$ FOB, cerca de 1.617 t
- Preparações e conservas, de atuns, inteiros ou em pedaços, exceto peixes picados: 8,61% das exportações equatorianas em US\$ FOB, em torno de 1.559 t.

» **Aeroaviário:**

- Rosas e seus botões, cortados para buquês, ornamentos frescos: 33,06% das exportações equatorianas em US\$ FOB, aproximadamente 219 t
- Outras flores e seus botões, secos, cortados para buquês, ornamentais frescos: 15,85% das exportações equatorianas em US\$ FOB, cerca de 74 t
- Esboços não enformados, discos e cilindros, mesmo cortados no sentido da altura, de feltro, para chapéus: 7,54% das exportações equatorianas em US\$ FOB, em torno de 6,7 t (COMEX STAT, 2020).

Vale ressaltar que não existem acordos de transporte terrestre entre o Brasil e o Equador, o que impacta na menor participação relativa do transporte rodoviário no fluxo de comércio observado entre os dois países. Ademais, segundo informado pela ANTT, devido à inexistência de acordos de transporte terrestre entre o Brasil e o Equador, o fluxo de comércio por rodovias 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 ou a Bolívia, onde são redespachadas por empresas habilitadas pela CAN até o seu destino final no Equador. Tais fatos demonstram a relevância de um acordo regional único, ou, pelo menos, de acordos bilaterais – com possibilidade de trânsito por países terceiros, por exemplo – 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), 29.374 residentes permanentes do Equador ingressaram em território brasileiro no ano de 2018, um decréscimo de 14,2% em relação a 2017, quando se registraram 34.244 ingressantes no Brasil. Do total de residentes permanentes do Equador que chegaram em 2018, 23.731 (80,8% do total) utilizaram a via aérea, 5.582 (19%) optaram pela via terrestre e 53 (0,2%) deslocaram-se por via marítima. Consequentemente, a participação relativa de residentes permanentes do Equador que entraram no Brasil em 2018, em relação ao volume total de turistas sul-americanos, foi de aproximadamente 0,73%.

Entre os estados brasileiros que se destacam na recepção de residentes permanentes do Equador estão São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, os quais juntos registraram a chegada de cerca de 26 mil pessoas, equivalentes a 90% do total, em 2018. As participações relativas dos estados supramencionados são as seguintes:

- » São Paulo: 44,9% das chegadas de residentes permanentes do Equador no Brasil, em torno de 13 mil pessoas.
- » Rio de Janeiro: 23,9% das chegadas de residentes permanentes do Equador no Brasil, aproximadamente 7 mil passageiros.
- » Paraná: 21,0% das chegadas de residentes permanentes do Equador no Brasil, equivalente a cerca de 6 mil pessoas (BRASIL, 2019b).

Em relação aos registros por via terrestre, salienta-se o papel do estado do Paraná na recepção de 4.832 residentes permanentes do Equador em 2018, equivalentes a 86,4% da movimentação terrestre total. Por outro lado, as UFs que se destacaram no acesso pelo modal aéreo são Rio de Janeiro e São Paulo, com a chegada de 20.202 ingressantes do Equador, resultado compatível a 85,1% do fluxo aeroviário total em 2018 (BRASIL, 2019b).

Em contrapartida, segundo dados do Ministerio do Turismo (MINTUR) (ECUADOR, c2015), 22.488 brasileiros<sup>9</sup> viajaram para o Equador no ano de 2018, representando 0,93% do fluxo total de estrangeiros em direção ao território equatoriano. Desse modo, o número de viagens de brasileiros que entraram no Equador por meio do transporte terrestre em 2018 foi de 1.613 registros – equivalente a 7,4% do total –, e aproximadamente 53% e 34% desse total entraram pelas cidades de Huaquillas e Tulcán, respectivamente (ECUADOR, c2015).

Sobre os demais modos de transporte em 2018, registraram-se 20.767 viagens de brasileiros – cerca de 92% do fluxo total – ao Equador através do modal aeroviário. Desse total, cabe mencionar que em torno de 62% foram registrados na sede migratória de Quito, e 30% na cidade de Guayaquil (ECUADOR, c2015).

Já com relação ao transporte pelo modal marítimo, foram 108 viagens de brasileiros (0,5% do total) para o Equador. As cidades portuárias de Machala e de Manta, receberam aproximadamente 64% e 20% dos ingressos de brasileiros por via marítima, respectivamente (ECUADOR, c2015).

A baixa participação relativa do transporte terrestre nos fluxos migratórios de pessoas entre o Brasil e o Equador 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.

---

<sup>9</sup> Destaca-se que o grupo etário predominante com quase 30% da movimentação total de passageiros é o de 30 a 39 anos, além disso, o gênero com maior concentração de viajantes é o masculino, com cerca de 63%.

#### 4.5. MALHA FERROVIÁRIA

O Brasil conta com uma malha ferroviária nacional de 31.199 km de comprimento, e, desse total, cerca de 29.788 km de extensão estão concessionados. Por outro lado, a malha ferroviária equatoriana compreende atualmente 503 km de extensão, apesar de em meados do século 20 ter chegado a 965 km de comprimento (CNT, 2020; FEFP, 2017).

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



**Figura 7 – Malha ferroviária do Brasil e do Equador**  
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). Em contrapartida, a malha ferroviária equatoriana – focada no transporte turístico de passageiros – transportou 116.997 passageiros em 2018, e, desse total, 28% eram estrangeiros (FEFP, 2017; INEC, [2019]).

A Tabela 13 mostra a área territorial e a extensão da malha ferroviária do Brasil e do Equador.

	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767 km <sup>2</sup>	31.199 km
Equador	283.561 km <sup>2</sup>	503 km

**Tabela 13 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Equador**  
Fonte: CIA (2020), FEFP (2017) e CNT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

---

Segundo a Tabela 13, a extensão da malha ferroviária equatoriana é equivalente a 1,6% da malha ferroviária brasileira.

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

Devido ao caráter da malha ferroviária equatoriana – destinada principalmente ao transporte turístico interno de passageiros para os patrimônios históricos do país –, bem como à inexistência de fronteiras entre Brasil e Equador e, conseqüentemente, de ligações ferroviárias entre os países, não há registro de atividade de transporte ferroviário de cargas nem de passageiros entre eles.

## 5. Visita técnica

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foi planejada uma reunião entre os técnicos do LabTrans/UFSC e os representantes do principal órgão envolvido nas questões de transporte internacional do Equador, a saber, o MTOP. A reunião estava prevista para o período de 2 a 6 de março de 2020, conforme cronograma acordado com a ANTT.

Em virtude de não ter sido realizada reunião bilateral entre o Brasil e o Equador no que se refere ao transporte terrestre internacional de cargas e passageiros, foi solicitado, no dia 16 de dezembro de 2019, pela ANTT, o apoio da ALADI, para a indicação das entidades e autoridades envolvidas na regulação do transporte no Equador. De posse da listagem sugerida e encaminhada pelo sr. Rodrigo Serran – Chefe do Departamento de Integração Física e Digital (DIF) da ALADI –, a ANTT encaminhou, no dia 16 de dezembro de 2019, o ofício ao sr. Moreno Placencia Daniela Macarena – Analista de Transporte Terrestre 2 da Direção de Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Rodoviária do Equador – (disponível para consulta no Anexo 1), autoridade sugerida pela ALADI, resumindo os objetivos do projeto contemplado no 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 equatorianas, além dessa primeira abordagem, outras tentativas de contato com os representantes do país foram realizadas, porém sem retorno. Em face das dificuldades enfrentadas, os representantes do LabTrans/UFSC fizeram contatos com o sr. Jesús Jose Tapia Tarrillo – entrevistado no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, em 2017 –, que encaminhou os nomes atualizados dos especialistas de transporte para o Equador, a Colômbia e a CAN.

Dessa forma, no dia 2 de março de 2020, foi encaminhado pela ANTT um novo ofício à ANT (Anexo 2), órgão descentralizado do MTOP, endereçado à sra. Lorena Elizabeth Bustos Barrera, encarregada pelo Transporte Internacional por Rodovia. A esse ofício, seguiram-se contatos via correio eletrônico, iniciados em 16 de março de 2020, pelos representantes do LabTrans/UFSC.

A representante da ANT retornou os contatos no dia 23 de março de 2020, informando que sua divisão dentro da agência estava desempenhando suas atividades de forma remota em decorrência da pandemia da covid-19 e das medidas adotadas pelo governo equatoriano para conter o contágio pelo novo coronavírus. Ademais, como complemento à resposta encaminhada, foram anexadas as seguintes normas nacionais e da CAN, que abordam os temas de transporte citados nas correspondências:

- » **Decisão CAN nº 398 de 1997:** Transporte internacional de passageiros por rodovia, substituta da Decisão CAN nº 289
- » **Decisão CAN nº 837 de 2019:** Transporte internacional de cargas por rodovia, substituta da Decisão CAN nº 257
- » **Resolução CAN nº 719 de 2003:** Regulamentação da Decisão nº 398 (Transporte internacional de passageiros por rodovia)

- » **Resolução CAN nº 2101 de 2019:** Regulamento da Decisão CAN nº 837
- » ***Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*** (Lei nº 1, Registro Oficial Suplemento 398, de 7 de agosto de 2008).

As normas indicadas pela representante equatoriana estão contempladas nas análises realizadas do presente relatório, no capítulo 6 “Análise comparativa”.

Na sequência, os técnicos do LabTrans/UFSC encaminharam um compilado das normas brasileiras e do Mercosul que tratam do transporte terrestre internacional, conforme solicitação da sra. Lorena Barrera, a fim de analisar as similaridades entre as legislações dos dois países.

Para dar seguimento às atividades previstas no projeto para o estudo da legislação do Equador, foi encaminhada, no dia 15 de abril de 2020, via *e-mail*, uma planilha com as principais dúvidas levantadas pela equipe técnica do LabTrans/UFSC, para que os representantes equatorianos pudessem adiantar as respostas aos questionamentos. A planilha foi respondida pelas autoridades equatorianas no dia 4 de maio de 2020 os ajustes pertinentes foram incorporados neste relatório.

Dessa forma, não foi possível apresentar neste documento um relato do que foi abordado na reunião técnica com representantes do Equador, 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 poderá ser concluída até a data de entrega do relatório da Fase 4 do presente projeto, quando o relato da reunião será incorporado às análises.

## 6. Análises comparativas

O presente capítulo está subdividido de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil e do Equador. 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).

Já no caso do Equador, o país conta com duas leis principais que dispõem sobre a constituição de empresas: a *Ley Orgánica de Empresas Públicas* (LOEP) e a *Ley de Compañías*. A primeira trata especificamente sobre a constituição de empresas públicas que operam nas esferas internacional, nacional, regional, provincial ou local, definidas como:

[...] entidades pertencentes ao Estado nos termos da *Constitución de la República*, sendo pessoas jurídicas de direito público, com patrimônio próprio, dotadas de autonomia orçamentária, financeira, econômica, administrativa e de gestão, estarão destinadas à gestão de setores estratégicos, à prestação de serviços públicos, ao aproveitamento sustentável de recursos naturais ou de bens públicos e, em geral, ao desenvolvimento de atividades econômicas correspondentes ao Estado (ECUADOR, 2009, p. 4, tradução nossa).

Já a *Ley de Compañías* estabelece que:

Art. 1.- Contrato de companhia é aquele pelo qual duas ou mais pessoas unem os seus capitais ou indústrias para empreender em operações mercantis e participar de suas utilidades. Esse contrato é regido pelas disposições desta Lei, pelo *Código de Comercio*, pelos convênios das partes e pelas disposições do Código Civil (ECUADOR, 1999, p. 69, tradução nossa).

Assim, a *LOEP*, em seu art. 5º, define:

[...] A criação de empresas públicas se fará:

1. Mediante decreto executivo para as empresas constituídas pela Função Executiva.
2. Por ato normativo legalmente expedido pelos governos autônomos descentralizados.
3. Mediante escritura pública para as empresas que se constituam entre a Função executiva e os governos autônomos descentralizados, para os quais serão necessários o decreto executivo e a decisão da mais alta autoridade do órgão autônomo descentralizado, quando apropriado (ECUADOR, 2009, p. 5, tradução nossa).

A *Ley de Compañías*, por sua vez, estabelece diretrizes à constituição de companhias em nome coletivo (entre duas ou mais pessoas sob uma razão social) e de companhias em comando único (entre sócios responsáveis e sócios comandatários, ou seja, fornecedores de fundos). Para ambos os casos, o contrato é celebrado por escritura pública, devendo conter o nome, a nacionalidade e o domicílio dos sócios, além de especificar quais estão autorizados a agir, assinar e gerenciar pela companhia, o tempo de duração, a soma das contribuições entregues (ou por entregar) para que a constituição seja realizada e a razão social, objeto e domicílio respectivos (ECUADOR, 1999).

Ademais, de acordo com representantes da ANT equatoriana, as empresas que desejam se constituir como companhias de transporte internacional de mercadorias primeiro devem estar constituídas como companhias de Transporte de Carga Nacional, segundo o que se estabelece na *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* (Lei nº 01/2014) e seu regulamento (Decreto Executivo nº 1.196/2012). De acordo com esse regulamento, aqueles interessados em prestar o serviço comercial ou público de transporte terrestre necessitam, antes de realizarem sua constituição jurídica, solicitar autorização à ANT ou aos governos autônomos descentralizados (caso tenham assumido competência para tal) (ECUADOR, 2014c, 2012b).

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, em cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos organismos nacionais competentes dos outros países como prova do cumprimento dessa condição.

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, 2019e). 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, 1995a).

Acerca das Licenças Originárias e Complementares da 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, esse 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, 2019a).

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, 2019e, 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, 2019e, 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 ao RNTRC, acompanhada dos respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica - CITV (ANTT, 2019, p. 48).

Vale ressaltar que, devido à pandemia de coronavírus nos anos de 2019 e 2020, a Resolução ANTT nº 5.876/2020 estabelece que fica suspensa, até o dia 31 de julho de 2020, a alínea “d” do inciso I e a alínea “e” do inciso II supracitados (ANTT, 2020f). Ademais, a ANTT disponibiliza o formulário para a emissão da Licença Originária para o transporte internacional de cargas (disponível para consulta no Anexo 3), que está em conformidade com a normativa supracitada, de forma que o requerente deve declarar que conhece a legislação vigente e, em particular, a Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019d).

Ademais, 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, 2019b), 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, 2019a).

No Equador, o órgão nacional competente por esse serviço é a Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (também conhecida como Agencia Nacional de Tránsito – ANT), e a Lei nº 1/2014 estabelece que o transporte internacional de mercadorias deve ser regido pelo disposto na própria lei e por tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Equador faça parte (ECUADOR, 2014c). Assim, a obtenção da Licença Originária para o Equador é regulada a partir do art. 38 da Decisão CAN nº 837/2019, e sua solicitação 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, com indicação de seu objeto social, reformas, capital e vigência, outorgado pelo órgão competente.
- b) Cópia da nomeação ou designação do representante legal da empresa ou, na sua falta, certificado outorgado 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 as informações e os documentos 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 as informações e os documentos indicados no artigo 65 da presente Decisão.
- h) Documento (procuração) que comprove a representação legal da empresa nos Países-Membros em que o transportador deseja operar, contendo sua vigência e as faculdades e responsabilidades administrativas, aduaneiras, comerciais e judiciais, cidade e endereço do domicílio do representante legal e, se aplicável, o seu registro do contribuinte ativo e domicílio comprovado (CAN, 2019a, p. 10-11, tradução nossa).

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, 2019a).

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, 2019a, p. 11, tradução nossa).

Assim, percebe-se que a vigência da Licença Originária no Equador (cinco anos) é metade do tempo da vigência estabelecida para o Brasil (dez anos). Ademais, distinto ao caso brasileiro, não foram encontradas normativas equatorianas que estabeleçam os requisitos e os procedimentos necessários para que as empresas possam solicitar a habilitação para o transporte internacional. Contudo, o formulário que deve ser preenchido para a obtenção da Licença Originária é disponibilizado através do *site* da ANTT, e seus requisitos estão de acordo com o disposto na Decisão CAN nº 837/2019, sendo disponibilizado para consulta no Anexo 4 Anexo 4 (ANTT, 2019a).

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. Ademais, a agência disponibiliza o formulário para a expedição da Licença Complementar referente ao transporte internacional de cargas (disponível para consulta no Anexo 5), na qual o requerente declara conhecer a legislação vigente e, em particular, a Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019d), a qual 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, 2019e, p. 48).

Na esfera equatoriana, 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 se encontrava estabelecida a Permissão de Prestação de Serviços (do espanhol – *Permiso de Prestación de Servicios*, tradução nossa), que seria similar à Licença Complementar estabelecida no ATIT. Contudo, com o objetivo de facilitar o comércio entre os países andinos, essa licença foi eliminada, de forma que apenas se faz necessária a obtenção da Licença Originária como comprovação da autorização ao transporte internacional de mercadorias por rodovia (CAN, 2019a; COLOMBIA, 2019).

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. Além disso, a ANTT disponibiliza em seu *site* um formulário para o requerimento de Autorização de Caráter Ocasional e de Carga Própria de Empresa Brasileira (disponível para consulta no Anexo 6), através do qual o requerente também declara conhecer a legislação vigente e, em particular, a resolução supracitada (ANTT, 2019d), que estabelece:

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, 2019e, 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, 2019b).

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, 2019e, 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). Contudo, a Resolução ANTT nº 5.876/2020 estabelece que, devido à pandemia de coronavírus nos anos de 2019 e 2020, a exigência do CITV fica suspensa até o dia 31 de julho de 2020 (ANTT, 2020f).

A Decisão CAN nº 837/2019, no tocante ao transporte por conta própria, estabelece uma definição similar àquela apresentada pela ANTT: um transporte de cargas utilizado pelas empresas para benefício próprio e que não se enquadra como sua atividade principal, de forma que realizam o traslado com veículos de sua propriedade habilitados para tal fim. Vale ressaltar que essa definição é válida somente para o transporte entre os Países-Membros da CAN (2019).

Em relação ao âmbito doméstico equatoriano, não foram encontradas legislações acerca do transporte internacional terrestre ocasional de cargas. De acordo com representantes da ANT, o Equador não autoriza ou contempla o transporte internacional ocasional de carga pesada, e todo tipo de transporte internacional de mercadorias deve reger-se de acordo com as normativas da CAN. Já no tocante ao transporte por conta própria, o país estabelece regulamento através da Resolução ANT nº 78/2018, estando de acordo com a decisão da CAN supracitada, estabelecendo também que essa modalidade pode ser aplicada não só a cargas, mas também a passageiros, não incluindo transporte particular, familiar ou pessoal. Ademais, a resolução estabelece que se faz necessária uma autorização para esse tipo de transporte, sob a qual não se pode realizar transporte público ou comercial, que deve estar amparada pela normativa internacional vigente e acordos sobre o tema (ANT, 2018f).

Assim, segundo a Decisão CAN nº 837/2019, 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, 2019a). 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, a 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*);
- 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, 2019b, p. 10, tradução nossa).

Além disso, ao analisar o formulário para a obtenção de Licença Originária Especial para o transporte por conta própria disponibilizada pela ANT (disponível para consulta no Anexo 7), percebe-se que está de acordo com a decisão supracitada, adicionando os requisitos: cópia anexada do Registro Único de Contribuintes (RUC, do espanhol – *Registro Único de Contribuyentes*, tradução nossa) do representante legal, apontando se é pessoa física ou jurídica, o qual tem por finalidade “registrar e identificar contribuintes para fins tributários e fornecer essas informações à *Administración Tributaria*” (ECUADOR, [201-]b, não paginado, tradução nossa); o representante legal deve estar registrado no Serviço Nacional de Aduana do Equador (SENAE, do espanhol – *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*, tradução nossa); e cópia anexada simples e legível dos Certificados de operação regular vigentes (ANT, 2018d).

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, 2019c, p. 1, tradução nossa), além de outros dados definidos pelo texto da resolução (CAN, 2019c).

## Transporte de passageiros

Relativamente ao transporte de passageiros, cita-se, primeiramente, no âmbito das normas nacionais brasileiras, o Decreto nº 2.521/1998 (BRASIL, 1998), modificado pelo Decreto nº 8.083/2013 (BRASIL, 2009), 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).

Por sua vez, 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 (disponível para consulta no Anexo 8), o qual também estabelece a relação dos documentos necessários para a solicitação dessa licença (ANTT, [2019]):

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, conforme exemplificado no Anexo 9 deste relatório:

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 equatoriano, o órgão competente responsável pelo transporte internacional de passageiros por rodovia é o Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, e, segundo a Lei nº 1/2014, o transporte internacional de passageiros é regido pelo disposto na própria lei e por tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Equador faça parte. Assim, no plano internacional, tem-se a Decisão CAN nº 398/1997 como reguladora desse tipo de transporte. Essa decisão 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, das frequências e das 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 desta, 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

f) Relação e identificação dos veículos habilitados com os quais operará nesse País-Membro e sobre os quais solicita o registro. Indicará os que são de sua propriedade e os que estão arrendamento mercantil (*leasing*);

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

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 em um prazo de 90 dias corridos, contados a partir da data em que a Licença Originária foi emitida, e, caso isso não seja feito, esta última será cancelada. Tal cancelamento pode ocorrer também se o transportador não iniciar suas operações de transporte 90 dias corridos após a emissão da Licença Complementar. Por fim, sua vigência está sujeita à da Licença Originária, que é de cinco anos, uma vez que a validade de ambas é prorrogada automaticamente por períodos iguais na data de vencimento (desde que não haja cancelamento por uma Resolução de Execução do órgão nacional competente) (CAN, 1997a).

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).

Ademais, ao analisar o formulário para a obtenção da Licença Originária relativa ao transporte de passageiros (disponível para consulta no Anexo 10Anexo 10), disponibilizado pelo *site* da ANT, constata-se que está de acordo com o disposto na Decisão CAN nº 398/1997 e que inclui três requisitos: anexação da cópia do Contrato de Operação vigente da operadora, da cópia do RUC do representante legal e da cópia da RTV aprovada (ANT, 2018e). Já ao analisar o formulário correspondente à Licença Complementar (Anexo 11), percebe-se que está parcialmente de acordo com o disposto na Decisão CAN nº 398/1997, não citando a alínea f) do art. 51 e adicionando como requisitos a anexação de uma cópia do RUC do representante legal, ressaltando que este último deve estar registrado no SENA, e de uma cópia simples e legível

dos certificados de habilitação da frota veicular habilitada a ser registrada nesse formulário (ANT, 2018b).

No que concerne às viagens ocasionais realizadas na modalidade de transporte terrestre automotor de passageiros por rodovia, não foram encontradas normativas nos âmbitos internacional e doméstico para o Equador. De acordo com representantes da ANT, esse tipo de transporte não requer autorização, sendo exceção o que concerne ao turismo em circuito fechado. Sendo assim, o Equador reconhece o transporte para fins turísticos através da Lei nº 1/2014 (ECUADOR, 2014c), em seu art. 57, e de seu regulamento, que estabelece que essa modalidade “consiste no traslado de pessoas que se mobilizam dentro do território equatoriano com motivos exclusivamente turísticos” (ECUADOR, 2012c, p. 17, tradução nossa) e que deve possuir regulamento próprio.

Dessa forma, o regulamento equatoriano para transporte terrestre turístico consta na Resolução ANT nº 108/2014, cujo âmbito de operação também abrange o transporte transfronteiriço (que concerne à zona de integração fronteiriça estabelecida entre a Colômbia e o Peru) e o transporte internacional. Para esses últimos casos, a resolução afirma que a licença deverá ser emitida de acordo com as normas internacionais vigentes. Ademais, em seu art. 16, cita a Decisão CAN nº 398/1997 como reguladora do transporte internacional em circuito fechado, estabelecendo a necessidade de uma Autorização de Circuito Fechado Internacional (do espanhol – *Autorización de Circuito Cerrado Internacional*, tradução nossa) para essa modalidade emitida pela ANT e pelas autoridades competentes dos demais Países-Membros da CAN (ANT, 2014b). Assim, a decisão define, em seu art. 1º, o que é um circuito fechado:

**Circuito Fechado**, o transporte de um grupo organizado de pessoas, realizado por um transportador autorizado em veículos habilitados, com uma rota preestabelecida e em cuja viagem se transita por dois ou mais Países-Membros, com datas e cidades específicas de saída e chegada localizadas no mesmo país onde se inicia o transporte (CAN, 1997a, p. 2, tradução nossa).

Ademais, ao analisar o formulário de solicitação para realização do transporte internacional de passageiros em circuito fechado (disponível para consulta no Anexo 12), disponibilizado pela ANT, percebe-se que só serão autorizadas viagens de circuito fechado com destino ao Peru, restringindo o âmbito de operação. Ainda assim, o formulário estabelece que, junto à solicitação, é necessário anexar os seguintes documentos (ANT, 2018a):

1. Licença de Operação Nacional de Turismo (do espanhol – Permiso de Operación Nacional de Turismo, tradução nossa)
2. *Apólice Andina* de responsabilidade civil da unidade a ser habilitada, dentro de seu período de vigência
3. Lista de passageiros
4. Licença de dois condutores profissionais de acordo com o tipo de unidade que prestará o serviço
5. RTV aprovada
6. Cópia simples e legível da matrícula da unidade que prestará o serviço

7. Contrato de viagem indicando as datas de início e término da viagem, bem como a rota a ser realizada.

No que concerne ao transporte automotor misto, o Equador não estabelece norma para essa modalidade no âmbito internacional, mas a reconhece através da Lei nº 1/2014 (ECUADOR, 2014c), em seu art. 57, e de seu regulamento, no art. 62 (ECUADOR, 2012a). Ademais, conta com a Resolução ANT nº 32/2012, responsável pela regulamentação do transporte comercial de carga leviana e mista, definido como:

**Art. 2º – Definição do serviço de transporte de carga leviana e mista.** É aquele prestado a terceiros ou em troca de uma contraprestação econômica, sempre que não configure um serviço de transporte público, mediante o uso de caminhonetes de cabine simples ou caminhões leves com capacidade de carga inferior a 3,5 toneladas, para carga leviana, e/ou, em caminhonetes de cabine dupla, com capacidade de carga menor que 3,5 toneladas e com capacidade máxima de 5 passageiros, incluindo o condutor, para carga mista; organizados em operadoras legalmente constituídas e autorizadas mediante licença de operação concedida pela Agencia Nacional de Tránsito ou GADs [Governos Autônomos Descentralizados – do espanhol, Gobiernos Autônomos Descentralizados, tradução nossa] que assumiram os poderes em conformidade com a Constituição e com as leis relevantes (ANT, 2012c, p. 2, tradução nossa).

Entretanto, em sua página de formulários sobre transporte internacional, a ANT não disponibiliza formulário acerca do transporte misto para outros países, indicando que não está regularizado (ANT, [2019]). Isso corrobora a afirmação de representantes da ANT de que, apesar de o Equador contar com normativa para tal modalidade de transporte, não se outorgam licenças para essa operação.

#### 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 equatoriano, foram encontradas normativas sobre autorizações especiais no que se refere ao transporte internacional de mercadorias por conta própria no âmbito da CAN – que define como necessária uma Licença Originária Especial para essa modalidade (reafirmado no âmbito doméstico pela Resolução ANT nº 78/2018, referente ao transporte de mercadorias extrapesadas e extradimensionadas – e regulado internacionalmente pela Decisão CAN nº 837/2019 (ANT, 2018f; CAN, 2019a)). Ademais, na legislação equatoriana, foram encontrados, para o transporte internacional terrestre, a Autorização de Circuito Fechado Internacional com fins turísticos (ANT, 2014b) e o certificado de operação especial, para o transporte de cargas indivisíveis extradimensionadas e/ou extrapesadas (ECUADOR, 1964).

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, as regras para amarração da composição, entre outros aspectos (CONTRAN, 2016f).

No caso do Equador, 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 do Equador, 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, 2019a). O Equador, em âmbito doméstico, regula esse tipo de transporte através da Resolução ANT nº 78/2018, que está de acordo com a decisão da CAN supracitada, e, além disso, determina que essa modalidade pode ser aplicada a cargas e a passageiros (não inclui transporte particular, familiar ou pessoal) (ANT, 2018f). Ademais, através do Decreto nº 1.196/2012 (ECUADOR, 2012b), estabelece-se que, para os veículos realizarem esse tipo de serviço, devem estar devidamente matriculados no nome da pessoa física ou jurídica que irá realizá-lo, não podendo ser efetuado caso a matrícula esteja em nome de pessoas diferentes.

## Transporte de cargas

Pelo art. 3º, inciso VIII da Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019e), 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, 2019e, 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, 2019e, p. 47).

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

Para o Equador, País-Membro da CAN, tem-se a seguinte definição no âmbito internacional:

**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, 2019a, 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, 2019a, p. 30, tradução nossa). Nesse contexto, pessoas físicas não podem realizar esse tipo de transporte na sub-região andina.

Já no âmbito doméstico, através da Resolução ANT nº 78/2018, art. 7º, o Equador define esse serviço como:

[...] um serviço que satisfaz as necessidades de mobilização de pessoas ou bens, conforme a atividade econômica principal e/ou aquelas atividades descritas para cada um de seus estabelecimentos concordantes com a autorização da operação de Conta

Própria. Se realizará o controle de tais atividades mediante o Registro Único de Contribuintes, RUC e/ou registros vinculados ao SRI (Servicio de Rentas Internas), que enquadram o uso de seu próprio veículo ou frota privada.

Não se inclui nesta classe de serviço, entre outros, o transporte terrestre privado (para uso pessoal/familiar), comercial e público; bem como veículos estatais ou oficiais, diplomáticos, consulares, de organizações internacionais, de internação temporária, emergência (ambulâncias, carros-patrolha, motobombas, etc.), máquinas agrícolas, veículos destinados à capacitação em escolas de condução, veículos que realizam atividades turísticas e hoteleiras, veículos que prestam serviços de correio ou logística e veículos que transportam mercadorias perigosas, como GLP [Gás Liquefeito de Petróleo], para venda ao usuário final em veículos particulares, com exceção dos caminhões-tanque (de gás centralizado) (ANT, 2018f, p. 4, tradução nossa).

Em sua definição, a resolução supracitada também proíbe que, sob a autorização para o transporte por conta própria, se prestem serviços públicos de transporte (como turismo, carga leviana e carga mista). Ademais, não é permitido transferir ao consumidor os custos dessa operação de transporte, os quais são de responsabilidade da pessoa física ou jurídica que possui o Título Habilitante para esse serviço (ANT, 2018f). Além disso, a ANTT disponibiliza em seu *site* um formulário para a solicitação da Licença Originária Especial relativa ao transporte por conta própria (Anexo II), e a CAN regulamenta esse documento através da Resolução CAN nº 2.101/2019 (ANT, 2018e; CAN, 2019b).

### ***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 autorizatária 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 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 2018c). 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 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 2019a).

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, 2018).

Para o Equador, em âmbito internacional, não foram encontradas normativas a respeito do transporte próprio internacional de passageiros, contudo, a Resolução ANT nº 78/2018, da definição apresentada no tópico anterior (Transporte de cargas, seção de Transporte próprio), constata-se que o país possibilita que seja realizado esse tipo de serviço. Apesar de a CAN não estabelecer normativas sobre esse transporte, a ANT disponibiliza o formulário para a obtenção da Licença Complementar Especial para o transporte internacional por conta própria, que pode ser consultado no Anexo XI da norma (ANT, 2018d, 2018f).

## **Contêineres**

O Brasil trata do tema na Resolução Contran nº 564/2015 (CONTRAN, 2015b), 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, 2019a). O Equador, por sua vez, não traz normativas sobre contêineres.

## **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, 2019a, p. 31, tradução nossa), ou quando se é utilizado um veículo não convencional. Segundo essa 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, 2019a). 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, e tais limites podem ser consultados nos respectivos apêndices dessa decisão (CAN, 2001).

Já no âmbito doméstico, a *Ley de Caminos*, que corresponde ao Decreto Supremo nº 1.351/1964 (ECUADOR, 1964), versa sobre os todas as vias de trânsito terrestre que são construídas para serem de uso público, e seu regulamento (Acordo Ministerial nº 80/1965) estabelece no art. 28 e no art. 29 que, caso se faça necessário, para fins de interesse público, o transporte de cargas indivisíveis que excedam os pesos e dimensões máximos estabelecidos na própria legislação, deve-se emitir um certificado de operação especial, o qual terá vigência apenas para a viagem específica para o qual foi outorgado. Ademais, o art. 58 do decreto supremo supracitado afirma que as legislações internacionais sobre regulamentações de vialidade são incorporadas à respectiva lei. Além disso, o Equador ainda conta com a regulamentação da *Ley de Caminos*, que estabelece a Tabela Nacional de Pesos e Dimensões (do espanhol – *Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones*, tradução nossa), que: “Detalha e estabelece os tipos de veículos motorizados, reboques e semirreboques com suas possíveis combinações e seus correspondentes pesos e dimensões máximas permitidas.” (ECUADOR, 1965, não paginado, tradução nossa). Por fim, o estabelecimento dessa tabela se dá em artigo substituído pelo Decreto Executivo nº 1.137/2012, que reforma o regulamento supracitado (ECUADOR, 1964, 1965, 2012a).

### 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 o Equador, 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 equatoriano), 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, da 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, 2019a, 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, 2019a, 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, 2019a).

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 semirreboque), devidamente registrados;
- e) Local e país de carga e descarga;
- f) Natureza da carga, indicando se é de natureza perigosa e, principalmente, se é uma substância química controlada ou precursora.
- g) Número das CPIRs [Carta de Porte Internacional por Rodovia];
- h) Descrição dos produtos, número de embalagens, classe e marca destas;
- 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, 2019a, p. 27-28, tradução nossa).

No art. 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>10</sup>), indicada na alínea g), é também um documento obrigatório e é detalhada na sessão seguinte.

## 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

<sup>10</sup> Do espanhol – *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC, tradução nossa).

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) institui o CRT com base no que foi acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul, realizada de 10 a 14 de setembro de 1990.

O Equador, que não se encontra no Cone Sul, tampouco é signatário do ATIT, está sujeito à Decisão CAN nº 837/2019, sobre o transporte internacional de cargas por rodovia, que estabelece a obrigatoriedade da 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, 2019a, 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, 2019a).

Sobre a CPIR, a Decisão CAN nº 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, 2019a, p. 16, tradução nossa).

Ressalta-se 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, 2019a).

## 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. Esse 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, e a via original deve ficar com o transportador autorizado, bem como 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 348/1997:

- 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 aos viajantes 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, 2019, 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, 2019).

### 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, 2019).

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 no 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, 2019). 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, 2019a, 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, e 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 168/2005.

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, 2006, 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 são necessários para o transporte de passageiros (MERCOSUL, 2019).

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, 2019, 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, 2019, 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).

Igualmente na esfera brasileira, 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 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 (ANTT, 2015b, p. 70).

O Equador, em âmbito doméstico, determina, através da Lei nº 1/2014 e de seu regulamento, Decreto Executivo nº 1.196/2012, a necessidade de todos os condutores de veículo circulando pelo país possuírem (ECUADOR, 2014c, 2012b):

1. Licença de condução na classe correspondente ao veículo, com o objetivo de garantir que o condutor está apto a conduzi-lo com o menor risco possível, sendo emitida pela ANT.
2. Matrícula do veículo automotor, responsabilizando as empresas que comercializam veículos, ou os proprietários, de, no ato de conclusão da venda, entregar o veículo devidamente matriculado, para que possa circular em território equatoriano. Nessa matrícula devem constar: o nome do proprietário, as especificações e características do veículo em questão e para qual serviço está autorizado. Assim, esse documento também registra a sua propriedade.
3. *Certificado de Habilidade do Veículo* (do espanhol – *Certificado de Habilidadación del Vehículo*, tradução nossa), de acordo com as normas da CAN, para o caso de transporte internacional por rodovia.

4. *Certificado de Revisão Técnica Veicular* (do espanhol – *Certificado de Revisión Técnica Vehicular*) vigente, comprovando que o veículo passou pela sua revisão semestral (para veículos de transporte público ou comercial) ou anual (para os veículos de transporte por conta própria) para garantir que esteja em condições de circular de forma que o risco de causar danos (ao condutor, a terceiros e ao meio ambiente, por exemplo) seja reduzido. Esse certificado também é um dos requisitos para emitir a matrícula que autoriza a prestação de serviços de transporte público e comercial.

Ademais, todos os veículos a motor devem pagar, juntamente com a taxa correspondente à matrícula veicular, uma taxa correspondente ao Sistema Público para o Pagamento de Acidente de Trânsito (do espanhol – *Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito*, tradução nossa), estabelecido em 2014, com o objetivo de garantir a proteção das pessoas que fazem uso da rede vial do território equatoriano, como o determinado pela lei reformatória da *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, Lei nº 1/2014 (ECUADOR, 2012b, 2014b, 2014c). A CAN, por sua vez, estabelece que o transportador deve portar a *Apólice Andina de Seguro de Responsabilidad Civil* e que não poderá realizar o serviço de transporte internacional caso esta esteja vencida (CAN, 2019a).

Ainda no âmbito doméstico, a ANT regula a emissão das Licenças Internacionais de Condução (do espanhol – *Permisos Internacionales de Conducir*, tradução nossa) através da Resolução ANT nº 95/2013, que estabelece a vigência da licença em um ano (ou até que a licença de condução nacional esteja dentro de sua validade) e é válida em todos os Estados que assinaram e ratificaram a Convenção sobre a Regulamentação do Tráfego Interamericano de Veículos Automotores (Washington, 15 de dezembro de 1943), a Conferência das Nações Unidas sobre Transportes Rodoviários e Transportes Automóveis (Genebra, 23 de agosto a 19 de setembro de 1949) e a Convenção de Viena sobre Trânsito Viário (que entrou em vigor em 21 de maio de 1977). A resolução também estabelece que, para a emissão da licença, são necessários os seguintes documentos: comprovante de identificação original (cédula de identidade equatoriana e/ou passaporte), licença de conduzir nacional original, cédula de votação original correspondente às últimas eleições, comprovante de pagamento da tarifa para a emissão da Licença Internacional de Condução e duas fotos atualizadas (coloridas e no tamanho para passaporte) (ANT, 2013a). O mesmo é reiterado pela Resolução ANT nº 118/2015, que também estabelece definições e requisitos acerca da emissão de Licenças para Condutores Profissionais Andinos (do espanhol – *Licencias para Conductores Profesionais Andinos*, tradução nossa) (ANT, 2015c).

Além disso, vale ressaltar que a ANT também regula a RTV, através da Resolução ANT nº 25/2019, cujo regulamento se fundamenta, entre outras normas, nos convênios internacionais ratificados pelo Equador (ANT, 2019c). Já a matrícula veicular em âmbito intracantonal, interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional, é regulamentada pela Resolução ANT nº 08/2017 (ANT, 2017).

Ademais, devido à pandemia do coronavírus nos anos de 2019 e 2020, a Resolução ANT nº 21/2020 estabelece que ficam suspensas, de 17 de março de 2020 até o fim do estado de exceção, “[...] a computação de prazos e termos que estejam ocorrendo dentro dos procedimentos administrativos sancionatórios de operadoras de transporte terrestre [...]” (ANT, 2020, p. 3, tradução nossa). Dessa forma, escolas de condução profissionais ou não profissionais,

processos de habilitação veicular e qualquer outro processo administrativo exercido pela ANTT ficam suspensos nesse período (ANTT, 2020).

No tocante ao transporte de cargas no âmbito da CAN, 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, 2019).

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, 2019). 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, 2019a, 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 da CAN poderão permanecer nesse local por 30 dias corridos, podendo prorrogar esse período caso a solicitação enviada à aduana seja bem fundamentada (CAN, 1997a, 2019).

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 semirreboque; 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, 2019a, 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 ATIT* reafirma essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência dessa 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 equatorianas proibindo esse determinado tipo de transporte (CAN, 1997a, 2019).

## 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, 2019e), 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, 2017d, 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 registradas unidades de carga sob arrendamento mercantil (*leasing*). Tal contrato poderá ser celebrado em um País-Membro ou em um terceiro país. [...]

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

No âmbito doméstico equatoriano, não foram encontradas normativas versando sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte internacional de mercadorias por rodovia. Ademais, de acordo com representantes da ANT, o Equador segue a Decisão CAN nº 837/2019, pela qual é factível tal operação.

## Transporte de passageiros

Apesar de a menção sobre a utilização de veículos de terceiros 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), 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, 2016b).

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*), e tais veículos serão permitidos nos Países-Membros pelos quais passaram em regime de admissão temporária pelo tempo que for indicado no contrato (CAN, 1997a).

No que tange à regulamentação de âmbito doméstico, não foram encontradas normativas equatorianas versando sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte internacional de passageiros por rodovia.

#### **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 (OTM) toma as mercadorias sob sua custódia 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-]a).

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, 1995a), 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, 1995a).

O capítulo III trata do documento *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, 1995a).

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 CTMC 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 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 mil DES, ou aval bancário ou seguro de caução equivalente (ANTT, 2004).

No contexto da CAN, 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*, tradução nossa) que cubra perda, dano ou atraso da mercadoria que está transportando; e v) manter um patrimônio líquido que seja de 80 mil 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).

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).

No âmbito doméstico equatoriano, segundo representantes da ANT, não existe transporte multimodal, de forma que cada tipo de transporte é exclusivo para a modalidade para a qual possuem permissão para operar.

#### 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, o 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. 6º 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 estar 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 aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros*, que consiste em um sistema de controle de bagagens com rótulos para volumes despachados em compartimento e para bagagens de mão:

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 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, 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 (ANTT, 2020c) –, 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 autorizatárias 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 autorizatárias poderão negociar diretamente com os passageiros a franquia de peso total e volume máximo de bagagem a ser transportado por passageiro no bagageiro desde que:

I - seja respeitada a legislação em vigor referente ao peso bruto total máximo do ônibus, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e à relação peso potência líquida/peso bruto total máximo [...] (ANTT, 2006b, p. 158).

O transporte de encomendas é condicionado: ao resguardo da segurança de passageiros e terceiros; ao respeito da legislação sobre Peso Bruto Total (PBT) 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 mil vezes o coeficiente tarifário e, em caso de extravio, poderá ser cobrado até 10 mil 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 ao Equador, 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 6.1.2) 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).

Por fim, no âmbito doméstico, a Lei nº 1/2014 estabelece, em seu art. 201, que os passageiros do serviço de transporte público têm direito a “[...] um comprovante ou etiqueta que ampare a bagagem em rotas intraprovinciais, interprovinciais ou internacionais; e em caso de perda do valor declarado pelo passageiro [...]” (ECUADOR, 2014, p. 47, tradução nossa). Ademais, não foram encontradas normativas acerca de encomendas, e, segundo representantes da ANT, no transporte internacional de passageiros não se autoriza esse tipo de serviço.

ITEM	BRASIL	MERCOSUL	EQUADOR	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	Lei nº 1/2014 Resolução ANT nº 78/2018	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	-	Lei nº 1/2014 Decreto Executivo nº 1.196/2012 Resolução ANT nº 32/2012 Resolução ANT nº 108/2014 Resolução ANT nº 78/2018	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	-	Resolução ANT nº 78/2018 Decreto Executivo nº 1.196/2012 Resolução ANT nº 78/2018 Decreto Executivo nº 1.196/2012	Decisão CAN nº 837/2019
<b>TRANSPORTE PRÓPRIO DE PASSAGEIROS</b>	Resolução ANTT nº 4.777/2015	-	Resolução ANT nº 78/2018 Decreto Executivo nº 1.196/2012	-
<b>CONTÊINERES</b>	Resolução Contran nº 564/2015	-	-	Decisão CAN nº 837/2019
<b>CARGAS FORA DAS DIMENSÕES PADRÃO</b>	Resolução DNIT nº 01/2016	-	Decreto Supremo nº 1.351/1964 Acordo Ministerial nº 80/1965 Decreto Executivo nº 1.137/2012	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

ITEM	BRASIL	MERCOSUL	EQUADOR	CAN
<b>DOCUMENTOS DE TRÂNSITO</b>	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Resolução MERCOSUL/GMC nº 34/2019	Lei nº 1/2014 Decreto Executivo nº 1.196/2012 Resolução ANT nº 95/2013 Resolução ANT nº 118/2015 Resolução ANT nº 25/2019	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	-	-	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	-	-	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	-	-	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	Lei nº 1/2014	Decisão CAN nº 398/1997

Tabela 14 – 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 equatorianas a respeito de tarifas, pedágios, taxas e emolumentos com impacto sobre o transporte internacional. Foram usadas, também, normativas da CAN e diretrizes do 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, 1990, 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, não paginado, 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, não paginado, 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, 2019). 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 em 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, 1995b, 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, 1995b, 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, 1995c).

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 do Equador, a Lei nº 1/2008 determina, no art. 20, que estabelecer e fixar as tarifas em cada um dos serviços de transporte terrestre, segundo análises técnicas dos custos de operação, cabem à Diretoria da ANT. Também cabe a esta fixar os valores dos títulos de habilitação e demais documentos pagos no âmbito de sua competência, além de cumprir a Constituição e os convênios internacionais ratificados no país em matéria de transporte terrestre (ECUADOR, 2014c).

Ainda de acordo com a Lei nº 1/2008 (art. 29), cabe ao Diretor Executivo da ANT realizar os estudos relacionados à regulação de tarifas dos serviços de transporte terrestre em suas diferentes classes, as quais deverão considerar análises técnicas dos custos de operação, que passarão pela análise da Diretoria da ANT. Cumpre ao cargo, ainda, preparar as propostas de ajuste das tarifas do serviço de transporte terrestre no âmbito de suas competências e submetê-las à consideração da Diretoria para sua aprovação, como aponta o art. 16 do Decreto Executivo nº 1.196/2012, que regulamenta a Lei nº 1/2008 (ECUADOR, 2014c, 2012b).

Nesse sentido, cabe destacar que a ANT divulga, em seu *site*, resoluções atualizando um quadro tarifário, no qual são fixadas tarifas para todos os seus serviços, o que inclui licenças de condução, autorizações de trânsito, homologação de veículos, renovações e cópias de documentos, entre outros.

Ressalta-se, ainda, que o art. 3º da Lei nº 1/2008 prevê que o Estado garantirá a prestação do serviço de transporte público ajustada aos princípios de universalidade e acessibilidade, com tarifas socialmente justas. Seguindo essa linha, a mesma lei define, no art. 48, que no transporte terrestre gozarão de atenção preferencial as pessoas com deficiências, adultos maiores de 65 anos de idade, mulheres grávidas, crianças e adolescentes, grupos para os quais deverá ser desenvolvido um sistema diferenciado de tarifas em todo o país, com exceção das mulheres grávidas (ECUADOR, 2014c).

Além disso, cabe destacar que no Equador vigora um regime de bandas tarifárias no transporte nacional de passageiros, como explicita a Resolução DIR/ANT nº 7/2012, a qual é abordada na subseção 6.2.1.2 Transporte de passageiros. Já no âmbito do transporte

internacional, segundo representantes da ANTT, as tarifas não são reguladas e obedecem unicamente à oferta e demanda.

### 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, 2019e). São fixados os valores indicados na Tabela 15.

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 15 – Tabela de emolumentos cobrados no âmbito brasileiro**

Fonte: ANTT (2019e). 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, 2019e, p. 49).

Ademais, no *site* da 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, 2019e).

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, 2020d).

Já em relação ao Equador, as tarifas ligadas ao transporte terrestre, como concessão de habilitações, emissão de licenças e autorizações, matrículas e homologações de veículos, renovações e cópias de documentos etc. são unificadas por meio de resoluções expedidas pela ANT. Na Resolução DIR/ANT nº 19/2019, que consiste no quadro tarifário mais atualizado até o momento de conclusão deste relatório, são listados 212 serviços pagos (art. 1º), além de outros 107 serviços gratuitos prestados pelo órgão (Anexo I). Esses serviços abrangem diversas categorias, como usuários não profissionais, transportadores profissionais, transporte de cargas, de passageiros, misto, entre outras.

No que tange exclusivamente ao transporte internacional, o quadro tarifário da ANT apresenta apenas três serviços pagos, classificados como Licenças de Condução Especiais – Estrangeiras, apresentados na Tabela 16.

TRÂMITE	MONTANTE
Licença internacional de condução para condutores profissionais e não profissionais	USD 127,00
Licença de condução profissional e não profissional estrangeira para a equatoriana por troca	USD 142,00
Licença de condução profissional e não profissional estrangeira para a equatoriana por convênio	USD 142,00

**Tabela 16 – Serviços pagos da ANT ligados ao transporte internacional de cargas**

Fonte: ANT (2019b, p. 6, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os demais serviços em matéria internacional são gratuitos e estão listados no Anexo I da resolução (ANT, 2019b). Para o transporte de cargas, destacam-se os serviços listados na Tabela 17.

TRÂMITE	MONTANTE
<b>Habilitação de operadora de transporte terrestre de carga pesada internacional</b>	
Emissão de autorização de prestação de serviço para operadora estrangeira que requer circular em território nacional	USD 0,00
<b>Habilitação de veículos de transporte terrestre de carga pesada internacional</b>	
Registro de frota de operadora estrangeira que requer circular em território nacional	USD 0,00
<b>Habilitação de transporte terrestre por conta própria internacional</b>	
Renovação de <i>Certificado de Habilitação</i> e registro de unidades de carga	USD 0,00
Emissão de licença especial de origem para transporte internacional por conta própria	USD 0,00
Habilitação de novos veículos com licença especial de origem para transporte terrestre internacional por conta própria	USD 0,00
Renovação do <i>Certificado de Habilitação</i> e do certificado de idoneidade – licença especial por conta própria	USD 0,00
Autorização de operação para transporte por conta própria internacional	USD 0,00
Autorização de prestação de serviços para operadora estrangeira	USD 0,00
Registro de frota para operadoras estrangeiras	USD 0,00
Emissão de licença especial complementar para transporte terrestre internacional por conta própria para empresas estrangeiras	USD 0,00
Autorização de registro de frota veicular em licença especial complementar para transporte internacional por conta própria	USD 0,00

TRÂMITE	MONTANTE
<b>Formulários gerais para transporte internacional (mercadorias e passageiros)</b>	
Desvinculação de frota veicular	USD 0,00
Atualização de apólice	USD 0,00

**Tabela 17 – Serviços gratuitos da ANT ligados ao transporte internacional de cargas**

Fonte: ANT (2019b, p. 17-18, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Vale ressaltar, por fim, que a ANT disponibiliza em seu *site* uma série de formulários exigidos no transporte internacional (ANT, [2019]). Ainda, segundo a página do órgão na internet, é possível realizar o pagamento de licenças de condução, certificados e ordens de pagamento de serviços *on-line*.

### 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, 1990, 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 (REUNIÓN ORDINARIA SUBGRUPO DE TRABAJO 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, não paginado). 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, 1998, 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 colocado 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 fixaria o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019 (ANTT, 2015a). 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, p. 72).

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, também, 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, não paginado, tradução nossa). Cabe lembrar, contudo, que 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.

A livre fixação de tarifas prevista pela CAN se confirma no transporte internacional de passageiros no Equador, segundo representantes da ANT. No transporte nacional de passageiros, contudo, vigora um regime de bandas tarifárias, como consta na Resolução nº DIR/ANT nº 7/2012, na qual são fixados valores mínimos e máximos para o serviço de transporte terrestre interprovincial e intraprovincial. A normativa define, também, que o valor das tarifas deverá corresponder às variáveis de qualidade de serviço e de demanda (art. 2º), e que a aplicação do sistema de bandas tarifárias deverá respeitar as tarifas especiais previstas para as crianças, adolescentes, pessoas com deficiência e maiores de 65 anos de idade (ANT, 2012a).

A esse respeito, deve-se destacar que, no Equador, o Decreto Executivo nº 1.196/2012, que regulamenta todo o transporte terrestre no país, prevê que os grupos sociais mencionados acima deverão gozar de tarifas diferenciadas, dispondo que:

Art. 46.- Terão direito às tarifas preferenciais:

1. As pessoas com deficiência com a carteira ou registro do Consejo Nacional de Discapacidades, segundo o artigo 20 da Lei sobre Deficiências, pagarão uma tarifa preferencial de 50% no transporte terrestre, e o serviço será prestado nas mesmas condições que aos demais passageiros que pagam tarifa completa.

2. Os estudantes dos níveis básico e médio que comprovem sua condição mediante apresentação da carteira estudantil outorgada pelo Ministerio de Educación pagarão uma tarifa preferencial de 50% sob as seguintes condições:

- a) Que utilizem o serviço durante o período ou duração do ano escolar.
- b) Que o utilizem de segunda a sexta-feira.
- c) Nos sábados, por situações especiais, como desfiles cívicos, participações comunitárias, eventos acadêmicos, culturais e esportivos estudantis, pagarão uma tarifa preferencial de 50% no transporte terrestre.

3. As crianças e adolescentes pagarão uma tarifa de 50%. As crianças e adolescentes até os 16 anos de idade não estarão obrigados a apresentar nenhum documento que confirme sua idade. Os adolescentes estudantes dos 16 anos de idade em diante ascenderão à tarifa preferencial mediante a apresentação de sua cédula de identidade.

4. As pessoas maiores de 65 anos que comprovem sua condição mediante a apresentação da cédula de cidadania ou documento que as habilitem como tal pagarão uma tarifa preferencial de 50% em todo o transporte terrestre.

Em todos os casos, o serviço será prestado nas mesmas condições que aos demais passageiros que pagam tarifa completa (ECUADOR, 2012b, p. 11-12, tradução nossa).

Já no que diz respeito ao nível de qualidade, a Resolução DIR/ANT nº 161/2013, que regulamenta o transporte público interprovincial de passageiros, estabelece, no art. 41, três categorias de serviço: A, AA e AAA, cada uma com características específicas. Mais tarde, o artigo mencionado foi modificado pelas resoluções DIR/ANT nº 1/2014 e DIR/ANT nº 113/2014.

Nesta última modificação, contudo, as três categorias foram mantidas. Além disso, ficou estabelecido que as tarifas a serem cobradas no nível AAA devem ser de, no máximo, duas vezes as do serviço A, e que as tarifas do serviço AA devem ser, no máximo, 75% maiores que as do nível A (ANT, 2013b, 2014a, 2014c).

Vale destacar, ainda, que a Resolução DIR/ANT nº 161/2013 estabelece, no art. 40, que “As operadoras de transporte que prestam o serviço de transporte público interprovincial de passageiros estão obrigadas a colocarem em lugares visíveis nos locais de venda de passagens os valores respectivos das tarifas a serem cobradas por seus serviços” (ANT, 2013b, p. 19, tradução nossa).

Ainda no que diz respeito às tarifas cobradas dos passageiros, merece destaque a Resolução DIR/ANT nº 98/2019, a qual ratifica os estudos relacionados à fixação de tarifas no transporte intracantonal ou urbano, publicando em seu Anexo I uma tabela com as tarifas vigentes (ANT, 2019d).

Por fim, no que tange às taxas aplicáveis às empresas atuantes no transporte internacional, os serviços prestados pela ANT estão listados na Resolução DIR/ANT nº 19/2019, que apresenta o quadro tarifário mais atualizado da agência até o momento de conclusão deste relatório

Vale lembrar que os serviços pagos em matéria internacional são apenas três, ligados a licenças de condução, que foram apresentados na Tabela 16 por também serem aplicáveis ao transporte de cargas.

Já os serviços ligados ao transporte internacional de passageiros estão evidenciados na Tabela 18. Como mencionado anteriormente, são todos gratuitos e encontram-se listados no Anexo I da resolução.

TRÂMITE	MONTANTE
<b>Habilitação de veículos de transporte terrestre turístico internacional</b>	
Licença originária de prestação de serviços	USD 0,00
Habilitação de unidades veiculares (ônibus)	USD 0,00
Renovação de <i>Certificado de Habilitação</i>	USD 0,00
Autorização de transporte de passageiros em circuito fechado (operadoras nacionais de turismo que vão realizar transporte internacional turístico de passageiros Equador-Peru)	USD 0,00
<i>Documento Único de Transporte Turístico</i> (DUTT) (operadoras nacionais de turismo que vão realizar transporte internacional turístico de passageiros Equador-Colômbia)	USD 0,00
Emissão de <i>Documento Único de Transporte Turístico</i> (Convênio Equador-Peru transfronteiriço)	USD 0,00
<b>Habilitação de operadoras de transporte público internacional</b>	
Autorização da licença de prestação de serviços de operadora estrangeira que requer circular em território nacional (PPS)	USD 0,00
Autorização de registro de veículos de operadoras estrangeiras de passageiros que requerem circular em território nacional	USD 0,00
Emissão da licença originária de prestação de serviço de operadoras nacionais que requerem realização de operações nos Países-Membros da CAN	USD 0,00
Habilitação de operadoras de transporte público internacional	USD 0,00
Habilitação de veículo para operadoras nacionais interprovinciais com licença originária de prestação de serviços	USD 0,00
Renovação de habilitação de veículo de operadoras nacionais interprovinciais com licença originária de prestação de serviços	
Desvinculação de veículo de operadoras nacionais interprovinciais com licença originária de prestação de serviços	USD 0,00
Emissão de documento único de passageiros (convênio Equador-Peru) transfronteiriço	USD 0,00
<b>Formulários gerais para transporte internacional (mercadorias e passageiros)</b>	
Desvinculação de frota veicular	USD 0,00
Atualização de apólice	USD 0,00

**Tabela 18 – Serviços gratuitos da ANT ligados ao transporte internacional de passageiros**

Fonte: Ecuador (2019b, p. 17-18, tradução nossa). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Portanto, ainda que o tema tratado não seja passível de harmonização (haja vista o princípio da territorialidade), destaca-se que, no Equador, a maioria dos serviços prestados pela autoridade aos operadores e empresas de transporte terrestre internacional é de caráter gratuito, diferentemente do que se observa no Brasil.

### 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).

No Equador, o tema de pedágios é regido pela Lei nº 0/2017, também conhecida por *Lei Orgânica do Sistema Nacional de Infraestrutura Vial do Transporte Terrestre*, a qual rege sobre toda a infraestrutura vial do país. Embora ainda continue vigente, deve-se destacar que essa normativa foi reformada pelo Decreto Executivo nº 436/2018, que aprofunda seu nível de detalhamento (ECUADOR, 2017a, 2018).

Este, por sua vez, determina que:

Art. 29.- Os critérios e diretrizes para a fixação de taxas e tarifas de pedágio na rede vial nacional serão emitidos pelo ministério regente.

Art. 30.- Tarifas de pedágio.- Em contrapartida aos investimentos, operação, manutenção e serviços adicionais nas vias que garantam níveis ótimos de serviço, assim como padrões de segurança e qualidade aos usuários da via, poderão ser estabelecidas tarifas de pedágio na rede vial nacional, as quais serão estabelecidas com base nas diretrizes definidas pelo ministério regente.

Art. 31.- Viabilidade de colocar estações de pedágio em função do TPDA [Tráfego Médio Diário Anual].- Para determinar a viabilidade de colocar estações de pedágio na rede vial nacional, deverá se considerar:

a) As tarifas de pedágio poderão ser aplicadas nas vias que apresentem um fluxo veicular diário igual ou superior a quatro mil veículos.

b) Para aplicar tarifas de pedágios em vias com menor tráfego, deve-se evidenciar, por meio de um informe técnico, que as receitas anuais que gerariam a aplicação das tarifas cobririam pelo menos os custos de operação, serviços vias e 50% da manutenção rotineira anual (ECUADOR, 2018, p. 8, tradução nossa).

Além disso, o decreto citado determina, no art. 38, que os pedágios deverão ser cobrados de todos os veículos, exceto ambulâncias, bombeiros e outros veículos, que na concepção do ministério regente devam ser isentos ou possuir tarifa especial (ECUADOR, 2018).

As normativas brasileiras e equatorianas 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 no âmbito 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, p. 69).

No caso do Equador, a cobrança dos pedágios se dá, de acordo com o Decreto Executivo nº 436/2018, da seguinte maneira:

Art. 35.- Critérios para determinar tarifas de pedágio - as variáveis mínimas que se devem considerar no cálculo e determinação da tarifa de pedágio são:

a.- Categoria veicular emitida pelo ministério regente;

b.- Custos de capital, manutenção e operação do corredor vial;

c. Período de vida útil do projeto; e

d.- Tráfego Médio Diário Anual (TPDA) (ECUADOR, 2018, p. 9, tradução nossa).

Além disso, o art. 32 do decreto determina que, quanto à classificação dos veículos para a cobrança de pedágios, será feita a seguinte categorização:

- Veículos leves
- Veículos pesados de 2 eixos
- Veículos pesados de 3 eixos
- Veículos pesados de 4 eixos
- Veículos pesados de 5 eixos
- Veículos pesados de 6 eixos ou mais
- Motos

- Outros, estabelecidos em normativa técnica emitida pela autoridade competente (ECUADOR, 2018, p. 8-9, tradução nossa).

Por fim, cabe observar que o art. 46 da Lei nº 0/2017 prevê que: “A autoridade competente poderá fixar, cobrar ou autorizar taxas e tarifas vias pela emissão de certificados de circulação para o transporte de cargas especiais” (ECUADOR, 2017a, p. 11, 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 o Equador não foram identificadas normativas que versem exclusivamente sobre o repasse dos pedágios aos passageiros. Pode-se citar, no entanto, a Resolução DIR/ANT nº 122/2014, que estabelece a metodologia a ser utilizada na fixação das tarifas cobradas aos passageiros no transporte intracantonal ou urbano (ANT, 2014d).

De acordo com o art. 5º da resolução, para obter-se o custo operacional são levados em conta custos fixos e variáveis anuais. Os custos fixos, detalhados no item 2, devem ser calculados de acordo com a Equação (2):

$$Cf = \sum (MO + Leg + Dep + GA) \quad (2)$$

Onde:

Cf = custos fixos

MO = gastos anuais em mão de obra

Leg = gastos anuais em legalização

Dep = depreciação anual

GA = gastos administrativos anuais (ANT, 2014d, p. 4, tradução nossa).

Já os custos variáveis, detalhados no item 3, devem ser calculados de acordo com a Equação (3):

$$Cv = \sum (Com + Neu + MPre + Mco) \quad (3)$$

Onde:

Cv = custos variáveis anuais

Com = gasto anual em combustível

Neu = gasto anual em pneus

MPre = gasto anual em manutenção preventiva

Mco = gasto anual em manutenção corretiva (ANT, 2014d, p. 4, tradução nossa).

Como o custo relativo aos pedágios não é abordado de forma especificada, não foi possível identificar se ele é repassado ou não aos passageiros e de que forma isso se daria quando do cálculo das tarifas pelas empresas de transporte internacional. Segundo representantes da ANT, contudo, o tema de pedágios cabe ao Ministerio de Transportes y Obras Públicas.

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 19 apresenta as normativas identificadas e analisadas para o tema tarifas e pedágios.

ITEM	BRASIL	EQUADOR
<b>GERAL</b>	Lei nº 8.987/1995 Mensagem nº 181/1995	Decisão CAN nº 398/1997 Decisão CAN nº 837/2019 Lei nº 1/2008 Decreto Executivo nº 1.196/2012 Resolução DIR/ANT nº 19/2019 Lei nº 0/2017 Decreto Executivo nº 436/2018
<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	-
<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	Decisão CAN nº 399/1997 Resolução nº DIR/ANT nº 7/2012 Resolução DIR/ANT nº 161/2013 Resolução DIR/ANT nº 113/2014 Resolução DIR/ANT nº 98/2019
<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	-
<b>PEDÁGIOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS</b>	Resolução ANTT nº 1.430/2006	-

**Tabela 19 – 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 as autoridades de controle de fronteira, as seguradoras contratadas 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, referentes 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 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 (MERCOSUL, 1996a), 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 em 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, 1994f); 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.

O Equador regulamenta 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, 2019a), e na Decisão CAN nº 398/1997, que versa sobre o Transporte Internacional de Passageiros por Rodovia (CAN, 1997a). A primeira determina, em seu 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, e a Resolução CAN nº 719/2003, que regulamenta a Decisão 398/1997, também reforçam a necessidade e a obrigatoriedade da *Apólice Andina*. No art. 7º da primeira resolução citada é estabelecido 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, 2003, 2019a, 2019b).

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 refere 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 ocorrerem 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 CAN, 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, 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 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 (BRASIL, 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 (BRASIL, 2007) e nº 11.945/2009 (BRASIL, 2009c). No território equatoriano, também se observa a presença de um mecanismo de seguro obrigatório, denominado Sistema Público para o Pagamento de Acidentes de Trânsito (SPPAT, do espanhol – Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito, tradução nossa) (ECUADOR, 2014c). Esses seguros são abordados com mais detalhes na subseção 6.3.2.

Ademais, a Lei nº 0/2011 criou o Fundo de Acidentes de Trânsito (FONSAT, do espanhol – Fondo de Accidentes de Tránsito, tradução nossa), com a finalidade de “[...] atender às vítimas transportadas ou transportadoras ou parentes destas, em acidentes ocasionados por veículos não identificados ou sem seguro obrigatório de acidentes de trânsito.” (ECUADOR, 2011, p. 41, tradução nossa). Contudo, de acordo com a prestação de contas do FONSAT de 2015, até que esteve em vigência o *Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito* (SOAT, do espanhol – *Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito*, tradução nossa), o fundo não recebeu entradas financeiras suficientes para garantir que fosse aplicado em sua universalidade aos cidadãos, e, além disso, o Estado estava cobrindo cerca de 48% dos acidentes de trânsito quando, para fins sustentáveis, deveria cobrir apenas 20% deles, visto que seguradoras privadas seriam responsáveis pelo restante (ECUADOR 2011, [2015]).

Nesse contexto, o SPPAT foi estabelecido em 31 de dezembro de 2014, a partir da Lei Reformatória da *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* (Lei nº 01/2014), em substituição ao SOAT, estabelecendo o FONSAT não mais como um seguro, mas como um serviço público. Essa mudança foi comunicada pela ANT equatoriana em janeiro de 2015, através de uma circular, que explica, em concordância com a lei supracitada, que o pagamento do SPPAT deve ser realizado anualmente por todos os veículos a motor, sem restrição (ANT, 2015a; ECUADOR, 2014c).

Nas subseções seguintes, são 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, o qual é internalizado pelo Decreto nº 1.866/1996 (BRASIL, 1996d).

O acordo torna o remetente responsável, perante o 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 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, 2011) 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) os danos relacionados na sequência:

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, [2011], p. 1).

A Resolução Mercosul/GMC nº 62/1997 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 17/1988 (SUSEP, 1988); 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, p. 3).

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 CAN 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, 2019a).

No âmbito doméstico equatoriano, como apontado na seção 6.3, o país conta com o SPPAT, o qual cobre apenas os danos causados a pessoas, não a bens materiais, de forma que o regulamento referente à Lei nº 1/2014 estabelece que um profissional que possua um título habilitante à prestação de serviços de transporte terrestre público, comercial e/ou por conta própria, deve possuir também uma “[...] apólice de responsabilidade civil contratada por cada unidade de serviço, com fins de que, em caso de acidente, se cubra o risco de perdas materiais próprias e de terceiros.” (ECUADOR, 2012b, p. 21, tradução nossa). Além disso, fica definido nesse regulamento que as condições para este último seguro ficam a cargo da ANT.

Dessa forma, observa-se que as normativas que regem o tema de seguros de cargas, tanto no Brasil como no Equador, preveem a obrigatoriedade de as empresas transportadoras de cargas portarem um documento de seguro para a carga e para as pessoas transportadas. A legislação equatoriana, 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 [...]”, bem como aprova o *Certificado de Apólice Única* referente a esse seguro (MERCOSUL, 1994f, p. não paginado). 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, 1994b).

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 mil no item (a) e de US\$ 40 mil 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, 1995, não paginado), 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 conduta 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 Contran nº 238/2007 (CONTRAN, 2007b).

Por necessidade de atualizar os valores do art. 5º do Anexo III do ATIT, referentes à cobertura do *Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional*, uma vez que os valores já não mais atendiam aos objetivos para os quais foram fixados, o Mercosul instituiu a Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014, tendo em vista que a revisão de tais coberturas já havia sido encaminhada pela Comissão do Artigo 16 do ATIT. Dessa forma, o grupo determinou:

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, p. 1).

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, 2009c, 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 ANTT nº 19/2002 (ANTT, 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 (SUSEP, 1989, não paginado). 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, p. 2).

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, p. 8).

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 autorizadas 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, a referida resolução teve o Título V, que tratava sobre infrações, revogado pela Resolução ANTT nº 579/2004.

Na Tabela 20 e na Tabela 21 especificam-se os valores cobertos pelos seguros nos âmbitos do ATIT, do Mercosul e do Brasil, em dólares americanos, para fins de comparação.

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
BRASIL (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
BRASIL (PARA ARGENTINA E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
GUIANA <sup>11</sup>	US\$ 7.500,00	US\$ 6.000,00	US\$ 45.000,00 para danos pessoais
GUIANA FRANCESA <sup>12</sup>	US\$ 111.814,30	US\$ 111.814,30	Não consta
CAN (APÓLICE ANDINA)	US\$ 10.000,00	US\$ 7.500,00 por bem	US\$ 60.000,00

**Tabela 20 – Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais, US\$ 10.000,00 para danos materiais
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 50.000,00	US\$ 240.000,00 para danos pessoais, US\$ 10.000,00 para danos materiais
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
BRASIL (PARA BOLÍVIA E PARAGUAI)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais, US\$ 10.000,00 para danos materiais
GUIANA <sup>13</sup>	US\$ 7.500,00	US\$ 500,00	US\$ 75.000,00 para morte/danos pessoais, para danos materiais não consta
GUIANA FRANCESA <sup>14</sup>	US\$ 223.628,60	US\$ 223.628,60	Não consta
CAN (APÓLICE ANDINA)	US\$ 10.000,00	US\$ 250,00	US\$ 100.000,00 para morte ou danos pessoais, US\$ 5.000,00 para danos materiais

**Tabela 21 – Responsabilidade civil por danos a passageiros**

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

<sup>11</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>12</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>13</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>14</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.

A Resolução CAN nº 719/2003 (CAN, 2003) estabelece a regulamentação e a 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.

No Equador, o SPPAT é um seguro obrigatório, sendo necessário o pagamento da taxa anual referente a esse sistema juntamente com o pagamento das taxas de matrícula veicular, garantindo a cobertura de todo acidente ocorrido no território do Equador por meio do serviço público. O atraso em tal pagamento acarreta uma sobretaxa de 15% por mês (ou fração de mês, a depender do calendário estabelecido pela ANT) (ECUADOR, 2014c). Além disso, a ANT explica, por meio de uma Circular, a cobertura do SPPAT:

Falecimento: USD 5.000  
Deficiência: até USD 5.000  
Gastos Médicos: até USD 3.000  
Gastos Funerários: USD 400  
Mobilização de Vítimas: USD 200 (ANT, 2015a, p. 2, tradução nossa).

Ademais, quando o total de danos causados no acidente excede os limites financeiros supracitados, o saldo restante será de responsabilidade do causador do acidente, devidamente determinado pela autoridade competente (ECUADOR, 2014c). Além disso, a Resolução SPPAT nº 2/2016, reformada pela Resolução SPPAT nº 1/2018, estabelece as normas para o Sistema, incluindo as tarifas a serem pagas por cada tipo de veículo, levando em consideração suas classes e sua idade. A Resolução SPPAT nº 2/2016 determina que esse serviço público “[...] inclui a proteção às vítimas de acidentes ocorridos através de ferrovias, carros, locomotivas e autoferros” (SPPAT, 2016, não paginado, tradução nossa), e que os veículos que possuam matrícula estrangeira, para que possam circular no território equatoriano, devem pagar a taxa referente ao SPPAT dentro de 24 horas após seu ingresso, e com uma vigência mínima de 30 dias (SPPAT, 2016, 2018).

Ainda, a Resolução SPPAT nº 2/2016 (SPPAT, 2016) detalha a cobertura relativa ao grau da deficiência gerada pelo acidente, estabelecendo:

1. Deficiência leve: USD 1.250
2. Deficiência moderada: USD 2.500
3. Deficiência grave: USD 3.750
4. Deficiência muito grave: USD 5.000.

As normas do SPPAT também determinam que somente são aplicáveis as seguintes exclusões a esse serviço público:

- 1.- Quando se prove que o acidente não tenha sido consequência da circulação de um veículo automotor na rede vial do território equatoriano
- 2.- Acidentes ocorridos como consequências de guerras, revoluções, terrorismo e sabotagem. (SPPAT, 2018, não paginado, tradução nossa).

Ademais, a Resolução SPPAT nº 2/2016 e a Resolução SPPAT nº 1/2018 estabelecem os procedimentos necessários para o acionamento do serviço em cada um dos tipos de cobertura (SPPAT, 2016, 2018).

A Tabela 22 apresenta as normativas analisadas sobre o tema seguros.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL	CAN	EQUADOR
<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	Decisão nº 290/1991	
		Circular SUSEP nº 421/2011	Decisão da CAN nº 837/2019	
		Circular SUSEP nº 216/2012	Resolução da CAN nº 2.101/2019	
		Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGCOM	Decisão nº 331/1993	
		Resolução CNSP nº 17/1968		
		Resolução CNSP nº 219/2010		
		Resolução CNSP nº 341/2016		
		Resolução Contran nº 238/2007		
<b>SEGUROS RELATIVOS A PESSOAS E A TERCEIROS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014	Circular SUSEP nº 8/1989	Decisão nº 290/1991	Lei nº 1/2014
		Circular SUSEP nº 10/1995	Resolução CAN nº 719/2003	Resolução SPPAT nº 2/2016
		Circular SUSEP nº 76/1999	Decisão CAN nº 398/1997	Resolução SPPAT nº 1/2018
		Circular SUSEP nº 171/2001		Lei nº 0/2011
		Circular SUSEP nº 471/2013		Circular ANT de 15/03/2015
		Circular SUSEP nº 488/2014		
		Resolução ANTT nº 19/2002		

**Tabela 22 – 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 a segurança pública e para o meio ambiente, é necessário que esta disponha de uma regulamentação capaz de amenizar os riscos envolvidos.

No entanto, o 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, este 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, o transporte, o descarte, os procedimentos de segurança e os 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 (BRASIL, 1993b).

Posteriormente, na IV Reunião da Conferência das Partes foram aprovadas alterações no texto da Convenção da Basileia – respectivamente, uma emenda no Anexo I e a criação de dois novos anexos (VIII e IX) – as quais foram promulgadas pelo Brasil, mediante assinatura do Decreto nº 4.581/2003 (BRASIL, 2003).

Com relação ao 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 fluxo 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 as 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 no manuseio do produto, à limpeza e à 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 ainda 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 do equipamento; a realização de vistoria destes na periodicidade regulamentar; e a 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* (MERCOSUR, 1994a).

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 as 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 Subgrupo de Trabalho (SGT) nº 5 Transportes, que a Norma Brasileira (NBR) da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) 7503:2016 (*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, com isso, 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, 2019f).

O Decreto nº 96.044/1988 (BRASIL, 1988) aprova o *Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos* e atribuiu ao Ministério dos Transportes – atual MIInfra – 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 do importador; do contratante, do expedidor, do destinatário e do transportador; e dispõe sobre a fiscalização e sobre as infrações e as penalidades.

O regulamento aborda, de forma aprofundada, as condições de transporte. Expõe a importância de se contemplarem amplamente as questões que envolvem o uso adequado dos veículos e dos 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 das 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 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 da esfera do Ministério dos Transportes, passaram a constituir esfera de atuação da 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 (ANTT, 2011a), substituída pela Resolução ANTT nº 5.848/2019 (ANTT, 2019f). Tal resolução detalha e atualiza todos os temas abordados no regulamento.

Já a Resolução ANTT nº 5.232/2016 (ANTT, 2016d) – e suas posteriores atualizações – 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 grânéis 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, 2017, 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 na 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, os testes, os métodos e os 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>15</sup> ou do CIPP<sup>16</sup>, conforme aplicável, e do CIV<sup>17</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>15</sup> Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos.

<sup>16</sup> Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos.

<sup>17</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 (2019f, não paginado).

Assim como o Brasil, a República do Equador 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 equatoriana em 1993 através do Registro Oficial nº 432 (ECUADOR, 2005). Posteriormente, expediu-se o Registro Oficial nº 157, em março de 2020, intitulado *Regulamento para o Controle e a Administração de Substâncias Catalogadas Sujeitas a Fiscalização*, o qual aborda os requisitos para qualificação para manipulação dessas substâncias, entre outras autorizações.

Além da lei supracitada, outra normativa equatoriana que se refere a acordos internacionais é a Norma Técnica Equatoriana (NTE) nº 2.266:2013 (INEN, 2013e), que dispõe sobre o transporte, o armazenamento e o manuseio de produtos perigosos. Na introdução da norma técnica é exposto que essa normativa adota as definições do Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos (GHS, do inglês – *Global Harmonized System*), bem como do *Regulamento do Transporte de Produtos Perigosos* da ONU, também denominado *Livro Laranja*. Segundo a NTE, materiais perigosos são definidos como:

É todo aquele produto químico perigoso ou resíduo perigoso que por suas características físico-químicas, corrosivas, tóxicas, reativas, explosivas, inflamáveis, biológicas ou infecciosas, representa um risco à saúde humana, aos recursos naturais e ao meio ambiente ou de destruição de bens, o que torna obrigatório o controle do seu uso e o limite à exposição deste, de acordo com as disposições legais (INEN, 2013e, p. 4, tradução nossa).

A CAN, da qual o Equador é membro-fundador, tem em seu arcabouço regulatório a Decisão nº 837/2019, que versa sobre o transporte internacional de mercadorias através de rodovias (CAN, 2019a). 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 CPIR<sup>18</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.

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

<sup>18</sup> Do espanhol – *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC, tradução nossa).

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, 2019a, p. 22, tradução nossa).

No contexto normativo interno do Equador, o texto constitucional do país determina em seu art. 15 que é proibido em todo o território nacional o transporte de armas químicas, biológicas e nucleares, de contaminantes orgânicos altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente proibidos, resíduos nucleares ou tóxicos, agentes biológicos experimentalmente nocivos e organismos geneticamente modificados prejudiciais à saúde, que atentem contra a soberania alimentar ou contra o ecossistema (ECUADOR, [2011]).

Ademais, a Lei nº 1/2008, intitulada Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Vial, em seu art. 49, define que:

O transporte terrestre de produtos perigosos tais como produtos ou substâncias químicas, resíduos ou objetos que por suas características perigosas: corrosivas, reativas, explosivas, tóxicas, inflamáveis, biológicas, infecciosas e radiativas, que podem gerar riscos que afetam a saúde das pessoas expostas, ou causem danos à propriedade e ao ambiente, será regido pelo que está estabelecido nas leis pertinentes e pelo que está disposto no regulamento desta lei e nos regulamentos específicos e nos instrumentos internacionais vigentes (ECUADOR, 2014c, p. 16, tradução nossa).

O Decreto Executivo nº 1.196/2012, que regulamenta a Lei nº 1/2008, em seu capítulo II trata do transporte de mercadorias e substâncias tóxicas e perigosas (ECUADOR, 2012b). O art. 47 do decreto estabelece que o transporte de produtos perigosos será regido pelas leis pertinentes, pelas normas da ANT, pelos regulamentos expedidos pelo Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), pelos tratados e pelos convênios internacionais ratificados pelo Equador e pela regulação emitida pelos GADs. Ademais, o art. 48 define que as operadoras habilitadas para transportar produtos perigosos devem apresentar o *Plano de Segurança Industrial*, formulado pela própria empresa e sujeito à certificação da autoridade competente, e a autorização de operação.

O art. 49 evidencia que os veículos que transportam produtos perigosos não podem circular nas vias equatorianas, caso a carga:

1. Sobressaia na parte dianteira ou nas laterais dos veículos, exceto quando há permissão para tal;
2. Sobressaia da parte posterior do veículo, por mais de 2 m. Caso a carga ultrapasse a altura de 1,20 m, é obrigatório o uso de galhardetes no período diurno e luzes sinalizadoras no período noturno;
3. Obstrua a visibilidade do motorista;
4. Não esteja devidamente coberta com lonas, caso sejam materiais de fácil espalhabilidade;
5. Não esteja devidamente presa ao veículo por meio de cabos; e
6. Não conte com um dispositivo localizador de veículo; equipamento ou sistema de controle para impedir o roubo do veículo ou de sua carga, no caso de mercadorias de alto risco (ECUADOR, 2012b).

O art. 50 do mesmo decreto determina as obrigações para os condutores de veículos que transportam substâncias tóxicas e/ou perigosas:

1. Realizar um curso de capacitação obrigatório e obtenção do certificado referente a esse curso, o qual define que o condutor está apto para realizar a atividade (de transporte de produtos perigosos);
2. Dirigir sempre na pista mais à direita da via, utilizando somente a pista da esquerda para ultrapassagens ou para virar à esquerda;
3. Sujeitar-se aos horários de circulação e aos regulamentos rodoviários estabelecidos pelas Unidades Administrativas Regionais ou Provinciais, ou pelos GADs;
4. Estacionar o veículo que transporta produtos perigosos somente na vaga de estacionamento apropriada;
5. Circular com o veículo devidamente matriculado, com placa visível e com os elementos distintivos correspondentes;
6. Conduzir o veículo com licença de condução vigente;
7. Circular sem atirar objetos ou derramar substâncias que obstruam o tráfego ou que ponham em risco a integridade física das pessoas;
8. Realizar manobras de carga e descarga sem afetar o tráfego de veículos na via;
9. Sujeitar-se estritamente às rotas e aos itinerários de carga e descarga autorizados;
10. Abster-se de realizar paradas que não estejam sinalizadas na operação do veículo; e
11. Em caso de congestionamento que interrompa a circulação de veículos, o condutor deve solicitar aos agentes de trânsito prioridade para continuar seu percurso, apresentando aos agentes a documentação correspondente, a fim de atestar os riscos sobre o produto transportado (ECUADOR, 2012b).

O art. 51 estabelece que é proibido aos condutores de veículos que transportam produtos perigosos:

1. Levar na cabine pessoas alheias à operação;
2. Atirar no chão ou descarregar a mercadoria na estrada, assim como ventilar desnecessariamente qualquer tipo de substância tóxica ou perigosa;
3. Estacionar o veículo em vias públicas ou próximo a fontes de risco;
4. Realizar manobras de carga e descarga em locais sem segurança ou não destinados a esse fim; e
5. Exceder os limites de carga estabelecido nas normas expedidas pelo INEN, definidas em instrumentos internacionais ou em outros regulamentos emitidos para esse fim (ECUADOR, 2012b).

Por fim, o art. 52 determina que, nos casos em que for necessário estacionar o veículo que transporta produtos perigosos em via pública, o motorista do veículo deve assegurar-se que a carga está devidamente protegida e sinalizada, com o objetivo de evitar que outras pessoas entrem em contato com as substâncias. Além disso, caso seja necessário estacionar o veículo à noite, é necessário colocar triângulos de segurança, tanto na parte dianteira quanto na parte traseira do veículo, a fim de sinalizar que o caminhão está estacionado.

Conforme exposto, o art. 47 do Decreto Executivo nº 1.196/2012 aponta o INEN como uma das instituições responsáveis por regulamentar a temática de produtos perigosos no

Equador (ECUADOR, 2012b). Nesse sentido, conforme explicitado anteriormente, a NTE nº 2.266/2013 configura-se como um importante embasamento normativo para o transporte de mercadorias perigosas, uma vez que ela apresenta um compilado de determinações a respeito do transporte, do armazenamento e do manuseio de produtos perigosos e substâncias tóxicas. A NTE nº 2.266/2013 tem caráter obrigatório, determinado pelo Regulamento Técnico Ecuatoriano (RTE) nº 078:2013 (INEN, 2013g).

Nessa NTE estão contidas informações sobre a classificação de produtos perigosos em: (i) explosivos; (ii) gases; (iii) líquidos inflamáveis; (iv) sólidos inflamáveis; (v) substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; (vi) substâncias tóxicas e infecciosas; (vii) material radioativo; (viii) substâncias corrosivas e substâncias; e (ix) objetos perigosos diversos, divididos em classes de um a nove, conforme indicado acima. Além disso, a NTE contém os requisitos específicos de segurança para transportar e manipular mercadorias perigosas, abrangendo, também, as instruções para a correta etiquetagem e sinalização de mercadoria de natureza tóxica ou perigosa.

Ressalta-se, ainda, que é necessário obter uma permissão de funcionamento para transportar produtos perigosos; que todo veículo que transporta esse tipo de mercadoria deve operar com, ao menos, dois trabalhadores (um motorista e um auxiliar); que a transportadora deve enviar ao motorista antes de cada viagem um plano de transporte contendo: o horário de saída do ponto de origem, o horário de chegada ao destino e a rota selecionada – a jornada não deve durar mais de 12 horas, respeitando os horários de refeição e de parada determinados na NTE (INEN, 2013g).

Quanto aos veículos, a NTE determina que estes devem cumprir com um mínimo de características especiais, são elas:

- a. O tipo, a capacidade e as dimensões da carroceria do veículo devem contar com uma estrutura que permita conter e fixar a mercadoria perigosa, de maneira que ela não derrame ou escape;
- b. [Os veículos] devem contar com elementos de carga e descarga, comportas e válvulas de segurança, de emergência e de manutenção, assim como indicações gráficas, luzes regulamentadas e sistemas de alarme, os quais devem ser ativados caso ocorram acidentes, e sistemas de comunicação, em caso de emergências;
- c. [Os veículos] devem dispor de um equipamento básico de emergência para controlar eventuais derramamentos;
- d. [Os veículos] devem ter dispositivos que permitam posicionar os rótulos para a identificação dos materiais perigosos transportados;
- e. A fim de limpar eventuais derramamentos, o transportador responsável pelo veículo deve garantir que este tenha os materiais e utensílios para coleta do material derramado. Alguns elementos que podem colaborar em casos de derrame são:
  - i. Panos absorventes selecionados de acordo com as características da substância. São apropriados nos casos de derramamento de líquidos. Têm uma boa capacidade de absorção e são de uso fácil.
  - ii. Cordões ou barreiras absorventes selecionados de acordo com as características da substância a ser contida. São um meio eficaz e econômico para conter derramamentos. Os fragmentos estão disponíveis em vários comprimentos interconectáveis entre si para formar cercos de qualquer extensão longitudinal.

- iii. Uma pá de plástico antifaíscas.
  - iv. Bolsas de polietileno de alta densidade, para depositar temporariamente os materiais derramados.
  - v. Massas epóxi para reparar rachaduras.
- f. O veículo deve prover de, ao menos, dois tacos de dimensões apropriadas ao seu peso, de um material resistente e que não gere faíscas;
- g. O veículo deve contar com um dispositivo sonoro que seja ativado quando o veículo esteja em marcha à ré;
- h. Todas as partes metálicas do veículo devem manter continuidade elétrica, a fim de assegurar a descarga da eletricidade na terra, mediante cabos flexíveis conectados eletricamente às portas metálicas, aparafusados e conectados a pontos metálicos limpos e polidos, os quais devem evidenciar a boa conectividade elétrica;
- i. Nenhuma roda ou nenhum pneu do veículo deve apresentar defeitos;
- j. As ranhuras ou os sulcos das rodas ou dos pneus não deve ter uma profundidade restante inferior a 1,6 mm, sendo este o limite máximo do desgaste permitido, e ao alcançar esta profundidade a reposição dos pneus é obrigatória;
- k. [Os veículos] devem estar equipados com para-choques frontais, posteriores e laterais – respeitando o *design* original do fabricante – a fim de evitar o choque direto com outros veículos;
- l. Os veículos do tipo tanque devem ter proteção de antiderramamento que proteja as tampas superiores da carga, assim como essas tampas devem impedir a saída do produto ao exterior caso ocorra tombamento da carga ou do veículo;
- m. Para os veículos do tipo tanque, a capacidade de litros de cada compartimento deve estar rotulada em ambos os lados na altura das tampas superiores de carga;
- n. Todo o sistema de válvulas de carga e descarga de veículos do tipo tanque devem estar equipados com um tanque (cubeto) de contenção livre de fugas com sua respectiva válvula de drenagem no ponto mais baixo;
- o. Os mecanismos de operação e as tampas de acoplamento rápido das válvulas de carga e descarga devem estar devidamente fechados durante o transporte;
- p. Toda válvula ou acessório deve ser soldado ao corpo do tanque, evitando o uso de elementos rosqueados, aplicando este critério tanto para tanques pressurizados quanto não pressurizados;
- q. Para tanques de transporte de líquidos não pressurizados, a boca de carga (*manhold*) deve ter no mínimo 40,64 cm de diâmetro, à exceção do transporte de ácidos, cujo diâmetro da boca de carga deve ser, no mínimo, de 45,72 cm;
- r. As vedações, as gaxetas de válvulas, os orifícios de carga e descarga e os acoplamentos devem ser de um material resistente, de acordo com o produto transportado, retendo-os de forma adequada, a fim de evitar vazamentos;
- s. Todo veículo do tipo tanque deve ter suas respectivas válvulas de alívio de pressão para cada compartimento, as quais devem ser calibradas e revisadas conforme a recomendação do fabricante;
- t. Todo tanque deve ter um sistema de proteção antiquedas, localizado na parte superior do tanque;
- u. Os veículos que transportam materiais inflamáveis e não tem incorporado ao escape um dispositivo de controle antifaíscas, devem contar com um dispositivo de segurança para evitar incêndios (em espanhol, *arrestallamas*) ao final do tubo de escape;

- v. O veículo deve estar em condições de operação seguras quanto aos sistemas elétricos e mecânicos;
- w. [Os veículos] devem estar equipados com um tacógrafo digital que inclua um dispositivo de monitoramento por satélite (GPS, do inglês – *Global Positioning System*) com um suporte inalterável e fácil de ser descarregado, que permita monitorar, alertar e gravar por meios magnéticos e físicos os parâmetros de operação do veículo. Os registros desses dispositivos devem ser de responsabilidade do transportador para serem entregues à autoridade competente quando requeridos (INEN, 2013g).

Além disso, essa NTE também define que os transportadores devem capacitar os motoristas, mediante programa de capacitação anual que inclua os seguintes temas: regulação sobre o transporte de produtos perigosos; principais tipos de risco à saúde e ao meio ambiente; boas práticas de envase; procedimentos e carga e descarga; estivagem de produtos perigosos; plano de resposta a emergências; manutenção da unidade de transporte; primeiros socorros; entre outros (INEN, 2013g). Os transportadores ainda devem garantir que os condutores dos veículos conheçam as características gerais da carga transportada, seus riscos e o grau de periculosidade (INEN, 2013g).

Vale ressaltar, novamente, que a NTE nº 2.266/2013 adota as definições do GHS, bem como do *Regulamento do Livro Laranja* e de outras NTEs que também versam sobre o assunto de produtos perigosos, as quais são exibidas na Tabela 23.

NORMA TÉCNICA/DATA*	TEMA PRINCIPAL
NTE INEN 439:1984	Cores, sinais e símbolos de segurança
NTE INEN 1.927:1992	Pesticidas. Armazenamento e transporte. Requisitos
NTE INEN 1.962:1995	Locais de distribuição de pesticidas e produtos afins. Requisitos
NTE INEN 1.898:1996	Pesticidas. Classificações toxicológicas
NTE INEN 1.913:1996	Pesticidas etiquetados. Requisitos
NTE INEN 2.288:2000	Produtos químicos industriais perigosos. Etiquetas de precauções. Requisitos
NTE INEN 1.076:2013	Prevenção de incêndios. Classificação e identificação de substâncias perigosas em presença de fogo
NTE INEN 2.078:2013	Pesticidas e produtos afins de uso agrícola. Manuseio de disposição final de recipientes vazios tratados com lavagem tripla
NTE INEN 2.168:2013	Pesticidas. Amostragem
NTE INEN 2.266:2013	Transporte, armazenamento e manuseio de produtos perigosos. Requisitos
NTE INEN 3.864:2013	Símbolos gráficos, cores e símbolos de segurança
NTE INEN 1.838:2016	Pesticidas de uso agrícola. Definições e classificação

\*Data de acordo com a última atualização/revisão da norma.

**Tabela 23 – Normas Técnicas Equatorianas relacionadas ao transporte terrestre de produtos perigosos**

Fonte: INEN (1992, 1995, 1996a, 1996b, 2000, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d, 2013e, 2013f, 2016).

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Lei nº 076/2007, intitulada *Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade*, em seu título IV, determina as infrações e as sanções referentes ao descumprimento de regulamentações técnicas estabelecidas pelos órgãos integrantes do Sistema Equatoriano de Qualidade, entre estes, o INEN. O art. 52 dessa lei define que as sanções são calculadas de acordo com: (i) a gravidade do dano causado; (ii) o grau de participação e o benefício obtido com esse dano; (iii) a intenção ao cometer a infração; e (iv) a reincidência (ECUADOR, 2010).

Por fim, o art. 53 estabelece que as infrações determinadas nessa lei serão sancionadas conforme a fabricação, a importação, a venda, o transporte, a instalação ou a utilização de produtos, aparatos ou elementos sujeitos à regulamentação técnica, quando o descumprimento dessas regulamentações configurar perigo ou dano grave à segurança; à proteção da vida ou da saúde humana, animal ou vegetal; ao meio ambiente ou aos direitos do consumidor. A sanção aplicada será uma multa de US\$ 5 mil a US\$ 10 mil (ECUADOR, 2010). Além disso, a expedição de certificados fraudulentos resulta em multa de US\$ 5 mil a US\$ 10 mil; a realização de inspeções incompletas, com resultados inexatos ou com constatações insuficientes, resulta em multa de US\$ 1.000 a US\$ 2 mil; o oferecimento de certificação sem verificar totalmente as condições e requisitos técnicos resulta em multa de US\$ 2 mil a US\$ 4 mil; e o uso de sinalizações ou etiquetas que confundam o consumidor será sancionado com multa de US\$ 2 mil a US\$ 4 mil (ECUADOR, 2010).

A Tabela 24 apresenta as normativas analisadas para o tema produtos perigosos.

FORTE	NORMA OU ARTIGO
ATIT	Capítulo 1 – art. 8º
CAN	Decisão CAN nº 837/2019
Mercosul	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
	Lei nº 1/2008
	Decreto Executivo nº 1.196/2012
	Lei nº 76/2007
	RTE INEN 078:2013
Equador	NTE INEN 439:1984
	NTE INEN 1.927:1992
	NTE INEN 1.962:1995
	NTE INEN 1.898:1996
	NTE INEN 1.913:1996
	NTE INEN 2.288/000
	NTE INEN 1.076:2013
	NTE INEN 2.078:2013
	NTE INEN 2.168:2013
	NTE INEN 2.266:2013
	NTE INEN 3.864:2013
	NTE INEN 1.838:2016
	Decreto-Lei nº 2.063/1983
Decreto nº 96.044/1988	
Decreto nº 875/1993	
Decreto nº 1.797/1996	
Brasil	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 24 – 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, 1990b, 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 (SGT) 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, 2017e).

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 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, 2018a, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução Contran nº 247/2007 estende o prazo de vigência em no máximo 30 dias (CONTRAN, 2007d), 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 CITV, conforme o disposto pelo ATIT e considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução Mercosul/GMC nº 15/2006.

Todavia, em função da pandemia do coronavírus, a Resolução ANTT nº 5.876, de 20 de março de 2020, flexibilizou as regras para o transporte rodoviário de cargas. Segundo a resolução, está suspensa, até o dia 31 de julho de 2020, a exigência do CITV para caminhoneiros autônomos e empresas do ramo de logística (ANTT, 2020f).

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 do Equador, 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 são expostos nas seções seguintes. Internamente, a temática de normas técnicas é regulamentada pelo MTOP do Equador e pela ANT, órgão descentralizado desse ministério.

Além disso, o INEN, organização ligada ao Ministério da Indústria e Produtividade e membro da Organização Internacional para Padronização (ISO, do inglês – International Organization for Standardization), também é responsável pela expedição das normas e regulamentos técnicos no Equador. Todavia, nem todas essas normativas são de caráter obrigatório. Por vezes as normas são incorporadas à legislação do país, e, nesse caso, elas passam a ter caráter obrigatório.

Em relação à RTV, o art. 308 do Decreto Executivo nº 1.196/2012 determina que todos os veículos automotores particulares devem ser submetidos anualmente à revisão veicular, enquanto que os veículos de transporte público devem realizar a revisão semestralmente (ECUADOR, 2012b). Ainda de acordo com o art. 308, os veículos com menos de um ano de circulação e com menos de mil quilômetros de rodagem estão isentos da revisão veicular. Conforme disposto no decreto, a revisão deve verificar as condições técnico-mecânicas, de segurança, ambientais e de conforto dos veículos. Além disso, o certificado da RTV é um dos requisitos para a circulação dos veículos em território equatoriano (ECUADOR, 2012b).

Conforme informado por representantes da ANT, no Equador o *Certificado de RTV* não é solicitado a veículos estrangeiros que trafegam no país. Entretanto, se for verificado que o veículo está em más condições técnico-mecânicas, este pode sofrer sanções e ser levado a um pátio, e sua liberação fica condicionada à correção dos defeitos observados. Excetuam-se os veículos estrangeiros de transporte de carga, os quais, de acordo com a Decisão nº 837/2019 da CAN, devem apresentar o *Certificado de RTV* do país de origem. Recorda-se que essa decisão é aplicável aos Países-Membros da CAN. De acordo com o capítulo III do mesmo decreto, a revisão deverá ser feita nos Centros de Revisão e Controle Veicular (CRCVs) autorizados pela ANT e pelos GADs. Os CRCVs são os responsáveis pela emissão do *Certificado de Revisão Técnica, Mecânica e de Gases Contaminantes*. Além disso, devem manter uma ligação informática com a ANT, com as Unidades Administrativas e com os GADs, a fim de repassar os resultados das revisões às autoridades competentes.

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, 1998a).

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, 2018e).

No Equador, o art. 170 do Decreto Executivo nº 1.196/2012 define os equipamentos obrigatórios que todos os veículos motorizados devem portar para transitar nas vias equatorianas:

1. uma caixa de primeiros socorros contendo: álcool antisséptico, água oxigenada, gase, algodão, ataduras (uma triangular e uma longitudinal não flexível); esparadrapo poroso, analgésicos orais, tesoura e luvas de látex;
2. caixa de ferramentas básica contendo: lanterna, jogo de chaves de fenda, alicates, jogo de chaves fixas, cabos de passar corrente e fita isolante;
3. rodas de reposição para situações de emergência em condições operantes, chave de rodas e macaco;
4. extintor de incêndio com capacidade mínima de 10 kg de pó químico seco para veículos pesados, e para veículos leves, extintor com capacidade inferior a 10 kg;
5. dois triângulos de segurança com as seguintes especificações:
  - a) triângulo equilátero metálico ou plástico, internamente vazio, com tiras de 5 cm de largura e 50 cm de comprimento (por lado do triângulo), de cor vermelha e material refletivo de no mínimo 98cd/lux/m<sup>2</sup> em seus dois lados;
  - b) o triângulo deve estar equipado com uma base que permita apoiá-lo de forma estável em posição perpendicular, com um ângulo não superior a 10° entre o plano do símbolo e o plano perpendicular da calçada (ECUADOR, 2012b, p. 37, tradução nossa).

O art. 311 do Decreto Executivo nº 1.196/2012 define que a RTV compreenderá as seguintes avaliações:

1. Alinhamento;
2. Teste de suspensão;
3. Teste de freios;
4. Verificação das luzes;
5. Controle de emissões de poluentes;
6. Inspeção de ruído; e
7. Revisão de desajustes e da carroceria (ECUADOR, 2012b, p. 61, tradução nossa).

Ademais, o art. 312 desse mesmo decreto estabelece os itens obrigatórios do veículo a serem verificados na inspeção veicular.

1. Verificação dos números do chassi e do motor;
2. Motor: verificação de vazamentos de óleo, de ruídos incomuns e das características dos gases de escape;
3. Direção: verificação da folga do volante, dos pinos e da buzina, bem como dos terminais e barras de direção;
4. Freios: verificação do pedal e estacionamento;
5. Suspensão: verificação de espirais, amortecedores, molas ou paquetas e mesas;
6. Transmissão: verificação de vazamentos de óleo e do engate correto da engrenagem;
7. Sistema elétrico: verificação da operação de luzes de sinalização internas e externas do veículo, do limpador de para-brisas e da buzina;
8. Rodas e pneus: verificação da profundidade da cavidade, a qual deve ter, no mínimo, 1,6mm;
9. Tubo de escapamento: deve ter um silenciador e uma saída única sem vazamentos;
10. Carroceria: verificação do revestimento interno e externo, da pintura do veículo, dos vidros de segurança (os quais devem ser claros), dos assentos, dos cintos de segurança, dos espelhos retrovisores, dos limpadores de para-brisas e dos sinais sonoros;
11. Equipamentos de emergência;
12. Taxímetro e outros equipamentos de segurança – exclusivamente para taxis (ECUADOR, 2012b, p. 61, tradução nossa).

Além disso, o art. 313 do mesmo decreto define que os elementos a serem inspecionados dispostos na lista acima e os procedimentos da revisão técnica estão sujeitos às normas técnicas correspondentes expedidas pelo INEN, bem como aos demais regulamentos vigentes.

Em relação aos veículos de transporte de passageiros, a NTE INEN 2205/2010 estabelece algumas determinações a respeito dos itens obrigatórios específicos para esses veículos (INEN, 2010b). Quanto às saídas de emergência, determina-se que a NTE INEN 1.323/2009 seja seguida. Essa NTE dispõe que o número mínimo de saídas de emergências deve estar de acordo com passageiros, sendo:

- » De 17 a 30 passageiros – 4 saídas de emergência
- » De 31 a 45 passageiros – 5 saídas de emergência
- » De 46 a 60 passageiros – 6 saídas de emergência
- » De 61 a 75 passageiros – 7 saídas de emergência
- » De 76 a 90 passageiros – 8 saídas de emergência
- » Mais de 90 passageiros – 9 saídas de emergência (INEN, 2009b).

A NTE INEN 2.205/2010 determina, ainda, que o uso de limitadores de velocidade e de tacógrafo é obrigatório aos ônibus urbanos. Além disso, os ônibus devem ter ao menos dois extintores, de capacidade mínima de 5 kg cada (INEN, 2010b). Também há definições quanto aos assentos dos passageiros e do motorista, quanto ao painel de condução e ao ângulo de visão do motorista, quanto ao sistema elétrico e de iluminação e em relação aos elementos de segurança do veículo – com destaque para o bloqueador de portas e o elevador para pessoas com mobilidade reduzida.

Além disso, conforme colocado no RTE INEN 034/2010, com relação aos elementos de segurança dos veículos, caso não haja uma NTE que regule os itens obrigatórios dos veículos, devem ser adotadas algumas normas internacionais, entre elas as regulações de segurança veicular do Contran (INEN, 2010c).

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. Não foi encontrada norma semelhante na legislação equatoriana.
- » Iluminação dos controles: o Brasil regula a localização, a identificação e a iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas-piloto de veículos automotores e elétricos. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na legislação equatoriana.
- » Sistema de iluminação e sinalização: o Brasil define características e especificações técnicas, como 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 SGT nº 5 – Transporte (REUNIÃO DO SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2019a). As normas equatorianas determinam quantidade, localização, tipo (farol, farol de neblina, luz indicadora, luz de freio, catadiotrópica, entre outros), cor, intensidade luminosa, entre outros. O Decreto Executivo nº 1.196/2012 indica que o parâmetro a ser seguido é a NTE INEN 1.155/2009, a qual, portanto, tem caráter obrigatório (ECUADOR, 2012b).
- » Assentos e cinto de segurança: obrigatoriedade de uso do cinto de segurança no Brasil. No Equador, determina-se que todos os assentos devem ter um encosto para cabeças e

cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo – à exceção dos assentos dos ônibus intercantonais – sendo este de uso obrigatório.

- » Saídas de emergência: a normativa brasileira regula as dimensões, a identificação, a localização, e o dispositivo para destruição dos vidros em janelas de emergência de veículos. No Equador, é definido que o número de saídas de emergência deve ser maior, quanto maior for o número de passageiros. A normativa também regula as dimensões e a localização das saídas.
- » *Kit* de primeiros socorros: não exigido no Brasil. No Equador, faz parte dos itens 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, e as normativas regulam a quantidade, o tipo e a capacidade mínima dos extintores. No Equador, é estabelecido que todos os veículos precisam ter um extintor para poder circular nas vias do país. No caso de veículos pesados, a capacidade do extintor deve ser superior a 10 kg. Já no caso de veículos leves, a capacidade pode ser inferior a 10 kg.
- » 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 (2019b). No Equador, o uso de tacógrafo e de limitadores de velocidade é exigido para veículos de transporte de passageiros com capacidade para dez ou mais passageiros (incluindo o motorista).
- » 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. No Equador, define-se que os veículos automotores, à exceção de motocicletas, devem estar equipados de dois para-choques, um frontal e um posterior. Em relação aos caminhões-tratores, é necessário somente o para-choque frontal.
- » *Air bag*: obrigatório no Brasil para veículos leves. No Equador, estabeleceu-se a obrigatoriedade de, no mínimo, dois *air bags* frontais, um para o condutor e outro para o passageiro que o acompanha a seu lado, para veículos cujo modelo foi lançado a partir de 2014:
  - Veículo de transporte de passageiros (com capacidade para até oito passageiros além do motorista), de quatro rodas e com peso bruto veicular de até 2.500 kg
  - Veículo de transporte de carga e com peso bruto veicular de até 3.500 kg.
- » 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 no Equador, a NTE INEN 1 155/2009 determina que os veículos devem ter dois retrovisores externos, um à esquerda e outro à direita do veículo, e um retrovisor interno no caso dos veículos leves (INEN, 2009a).
- » 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 no Equador, a NTE INEN 1 155/2009 determina que os veículos devem estar equipados com limpadores de para-brisa dianteiros e posteriores, bem como um sistema antiembaçamento (INEN, 2009a).
- » 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 Inmetro. Já no Equador, somente define-se que a roda sobressalente é um item obrigatório do veículo, o qual deve ser inspecionado na RTV.
- » Equipamentos para reparo: o macaco, a chave de roda, a chave de fenda e o triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. No Equador, devem compor a caixa de

ferramenta: lanterna, jogos de chaves de fenda, alicates, jogo de chaves fixas, cabo de passar corrente e fita isolante. Além desses itens, também são obrigatórios: macaco, chave de rodas, roda de reposição para emergências e triângulo.

- » 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 no Equador, os pneus devem estar de acordo com o Regulamento Técnico Equatoriano (RTE) INEN 011/2006, expedido pelo INEN, bem como com as demais NTEs que constam nessa normativa.
- » Buzina: a normativa brasileira limita o índice sonoro da buzina. Não foi encontrada normativa semelhante para o Equador.
- » 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. Ademais, os vidros para-brisas devem seguir as determinações do Inmetro. A normativa equatoriana NTE INEN 1.669/2011 define que a transmissão luminosa não pode ser inferior a 70% e determina que fissuras, independentemente do tamanho, são defeitos inaceitáveis (INEN, 2011).
- » Tanque: o Brasil regulamenta a instalação de tanques suplementares. Não foi encontrada norma semelhante na legislação equatoriana.
- » 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 legislação equatoriana.
- » Sistema de freios e freio ABS (do alemão – *Antiblockier-Bremssystem*): no Brasil, o freio ABS é obrigatório para todos os veículos, e 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). No Equador, a NTE INEN 2 185/2010 regulamenta os requisitos, os ensaios para aprovação e a certificação do sistema de freios (INEN, 2010a). Além disso, conforme a quarta revisão do RTE INEN 034, regulamentada pela Resolução INEN nº 16.382/2016 (INEN, 2016c), o freio ABS é obrigatório para veículos das categorias M1 e N1<sup>19</sup>.
- » Sistema *antispray*: no Brasil a norma determina que o sistema *antispray* é obrigatório para caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques com PBT superior a 7.500 kg. Não foi encontrada normativa semelhante para o Equador.

A Tabela 25 apresenta as legislações do Mercosul, do Brasil e do Equador para cada item indicado.

---

<sup>19</sup> Segundo a NTE 2565, a qual aborda a classificação veicular, os veículos da categoria M1 são classificados como veículos motorizados com capacidade para até oito pessoas, sem contar o assento do condutor (INEN, 2016a, p. 4, tradução nossa). Já os veículos da categoria N1 são aqueles cujo peso bruto veicular não excede os 3.500 kg (INEN, 2016a, p. 7, tradução nossa).

ITEM	MERCOSUL	BRASIL <sup>20</sup>	EQUADOR
<b>FAIXAS REFLETIVAS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 05/2017	Resolução Contran nº 735/2018 Resolução Contran nº 645/2016 Resolução Contran nº 643/2016	-
<b>ILUMINAÇÃO DOS CONTROLES</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 758/2018	-
<b>SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 667/2017 Resolução Contran nº 761/2018	Decreto Executivo nº 1.196/2012 NTE INEN 1 155/2009
<b>ASSENTOS E CINTO DE SEGURANÇA</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 026/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 027/1994	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, I) Resolução Contran nº 518/2015 Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO I, Item 3) Resolução Contran nº 754/2018 (ANEXO V)	Decreto Executivo nº 1.196/2012 RTE INEN 034/2010
<b>SAÍDAS DE EMERGÊNCIA</b>	-	Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO VIII)	NTE INEN 1 323/2009
<b>KIT DE PRIMEIROS SOCORROS</b>	-	-	Decreto Executivo nº 1.196/2012
<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 9.503/1997	Decreto Executivo nº 1.196/2012
<b>VELOCÍMETRO E CONTROLE DE REGISTRO DE VELOCIDADE</b>	-	Resolução Contran nº 87/1999 Resolução Contran nº 92/1999 Resolução Contran nº 406/2012 Resolução Contran nº 525/2015	RTE INEN 034/2010 RTE INEN 038/2011
<b>AIR BAG</b>	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2008 Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016	RTE INEN 034/2010
<b>PARA-CHOQUES</b>	-	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	RTE INEN 034/2010
<b>ESPELHOS RETROVISORES</b>	Resolução Mercosul/GMC032/1 994	Resolução Contran nº 703/2017	Decreto Executivo nº 1.196/2012 NTE INEN 1155/2009
<b>LIMPADOR DE PARA-BRISA</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 30/1994	Resolução Contran nº 224/2006	Decreto Executivo nº 1.196/2012 NTE INEN 1155/2009
<b>BUZINA</b>	-	Resolução Contran nº 764/2018	Decreto Executivo nº 1.196/2012
<b>RODA SOBRESSALENTE</b>	Resolución Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 540/2015 Resolução Contran nº 719/2017	Decreto Executivo nº 1.196/2012
<b>EQUIPAMENTOS PARA REPAROS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 14/1998	Decreto Executivo nº 1.196/2012
<b>PNEUS</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 065/1992	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014 Resolução Contran nº 565/2015	Decreto Executivo nº 1.196/2012 RTE INEN 11/2006 RTE INEN 034/2010
<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	NTE INEN 1669/2011 RTE INEN 034/2010

<sup>20</sup> Salienta-se que a 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>20</sup>	EQUADOR
<b>TANQUE</b>	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.4)	Resolução Contran nº 181/2005 Resolução Contran nº 194/2006	-
<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 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	RTE INEN 034/2010 NTE INEN 2 185/2010 Resolução INEN nº 16.382/2016

Tabela 25 – 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 as 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 26.

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (T)
Simples	2	6
Simples	4	10,5
Duplo	4	10
Duplo	6	14
Duplo	8	18
Triplo	6	14
Triplo	10	21
Triplo	12	25,5

Tabela 26 – Limites de peso dos veículos no Mercosul

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

O Anexo VIII da LIV Reunião do SGT nº 5 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2018a) 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>21</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 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 27.

<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 27 – 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.

A Tabela 28 apresenta os valores máximos de dimensões dos veículos que transportam cargas, no âmbito da CAN, expostos no Apêndice 2 da Decisão nº 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>	

<sup>21</sup> Por pneu superlargo entende-se um pneu com mais de 1 metro de diâmetro, com largura superior a 385 milímetros, desenhado para ser utilizado em eixos dianteiros de veículos com PBT maior ou igual a 16,5 t.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
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 28 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga na CAN**

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

A Tabela 29 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>		

TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (KG)	EXCEÇÕES AO LIMITE (KG)
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 29 – 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 mil kg (conforme exposto na Tabela 29), não será dada tolerância. Por fim, ressalta-se que o peso máximo permitido para veículos transportadores de carga, no âmbito da CAN (2001), é de 48 mil kg – à exceção da Bolívia, cujo peso máximo é 45 mil kg. Nesse sentido, a tolerância para o peso extra só é permitida caso o valor total não ultrapasse o limite 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 30.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
<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

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE (M)
Altura máxima do solo até o degrau de entrada (m)	0,4

Tabela 30 – Limites de dimensões dos veículos que transportam passageiros na CAN

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

Em relação às normativas internas do Equador, o MTOP determina os valores máximos do peso bruto veicular, bem como os limites de comprimento, altura e largura dos veículos de transporte de carga no país. Esses valores estão dispostos na Tabela 31.

TIPO DE VEÍCULO	PESO BRUTO VEICULAR MÁXIMO (T)	LIMITE DE COMPRIMENTO (M)	LIMITE DE ALTURA (M)	LIMITE DE LARGURA (M)
Caminhão de dois eixos pequenos	7	5,5	2,6	3,0
Caminhão de dois eixos médios	10	7,5	2,6	3,5
Caminhão de dois eixos grandes	18	12,2	2,6	4,1
Caminhão basculante de dois eixos	18	12,2	2,6	4,1
Caminhão de três eixos	27	12,2	2,6	4,1
Caminhão basculante de três eixos	27	12,2	2,6	4,1
Caminhão de quatro eixos	31	12,2	2,6	4,1
Caminhão com um eixo direcional e um posterior	34	12,2	2,6	4,1
Reboque balanceado de um eixo	7	10	2,6	4,1
Reboque de dois eixos	14	10	2,6	4,1
Reboque balanceado de dois eixos	14	10	2,6	4,1
Reboque de três eixos	21	10	2,6	4,1
Reboque balanceado de três eixos	21	10	2,6	4,1
Semirreboque de um eixo	11	13,2	2,6	4,1
Semirreboque de dois eixos	20	13,2	2,6	4,1
Semirreboque de três eixos	24	13,2	2,6	4,1
Caminhão-tractor de dois eixos e semirreboque de um eixo	29	20,5	2,6	4,3
Caminhão-tractor de dois eixos e semirreboque de dois eixos	38	20,5	2,6	4,3
Caminhão-tractor de três eixos e semirreboque de um eixo	38	20,5	2,6	4,3
Caminhão-tractor de dois eixos e semirreboque de três eixos	42	20,5	2,6	4,3
Caminhão-tractor de três eixos e semirreboque de dois eixos	47	20,5	2,6	4,3
Caminhão-tractor de três eixos e semirreboque de três eixos	47	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de três eixos e reboque de três eixos	48	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de três eixos e reboque balanceado de três eixos	48	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de dois eixos e reboque de dois eixos	32	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de dois eixos e reboque balanceado de dois eixos	32	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de dois eixos e reboque de três eixos	39	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de dois eixos e reboque balanceado de três eixos	39	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de três eixos e reboque de dois eixos	41	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de três eixos e reboque balanceado de dois eixos	41	20,5	2,6	4,3
Caminhão de reboque de dois eixos e reboque balanceado de um eixo	25	20,5	2,6	4,3

TIPO DE VEÍCULO	PESO BRUTO VEICULAR MÁXIMO (T)	LIMITE DE COMPRIMENTO (M)	LIMITE DE ALTURA (M)	LIMITE DE LARGURA (M)
Caminhão de reboque de três eixos e reboque balanceado de um eixo	34	20,5	2,6	4,3

**Tabela 31 – Limites de dimensões dos veículos transportadores de carga no Equador**

Fonte: Ecuador (2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Quanto aos limites de peso, há uma tolerância de 1 tonelada a mais para caminhão de reboque de dois ou três eixos e para reboque de três eixos; há também uma tolerância de 3 toneladas a mais para (i) caminhão-trator de três eixos e semirreboque de três eixos e (ii) caminhão de reboque de três eixos e reboque de três eixos (ECUADOR, 2017b).

Verifica-se que os valores máximos estabelecidos pela normativa interna do Equador não estão totalmente de acordo com o que é preconizado pela CAN. Como exemplo, é possível observar que alguns tipos de veículo de transporte de carga têm como limite de altura 4,3 m, enquanto a CAN define como valor máximo 4,1 m. Por outro lado, há concordância na largura máxima (2,6 m). O peso máximo estabelecido, de 48 t, também é harmônico entre as normas internacionais e interna para o Equador.

Em relação ao transporte de passageiros, segundo informado por representantes da ANT, o Equador segue a Decisão nº 491 da CAN para definir os limites de peso e dimensão aos veículos que realizam o transporte internacional de passageiros.

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, que são dados em relação à quantidade de eixos e rodas, é mais simplificada. Já no caso do Equador, 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 do Equador 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>22</sup>
- » HC (g/kWh): 1,1 g/kWh
- » NO (g/kWh): 7,0 g/kWh
- » Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh (BRASIL, 1993a).

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 ao 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 à 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<sup>-1</sup>): 0,5 m<sup>-1</sup>
- » NH<sub>3</sub> (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, 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).

---

<sup>22</sup> g/kWh (grama por quilowatt-hora) refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

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, 2018a).

A CAN, organização da qual o Equador 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, o RTE INEN 017/2008, intitulado *Controle de emissões contaminantes de fontes móveis terrestres*, é a normativa equatoriana responsável por estabelecer os procedimentos para o controle de emissões advindas de fontes móveis, com o objetivo de proteger a vida e saúde humana, animal e vegetal, bem como o meio ambiente, sem prejudicar a eficiência dos veículos automotores (INEN, 2008b).

O RTE define que, para avaliar as emissões de fontes poluentes por motores de Ciclo Otto<sup>23</sup>, deve-se seguir a NTE INEN 2204/2002, enquanto que, para motores do Ciclo Diesel<sup>24</sup>, é necessário observar o que está disposto na NTE INEN 2207/2002 (INEN, 2008b). Ambas as normas técnicas têm caráter obrigatório. Os limites de emissão de poluentes definidos nessas normativas são expostos a seguir.

A NTE INEN 2204/2002 define os limites permitidos de emissões de fontes móveis terrestres que utilizam como combustível a gasolina (INEN, 2002a). Conforme exposto acima, esses limites aplicam-se a veículos de Ciclo Otto. Os procedimentos de avaliação para emissão de certificações devem seguir as determinações para o Ciclo FTP - 75<sup>25</sup>, o Ciclo Transitório Pesado<sup>26</sup>, o Ciclo ECE - 15 + EUDC<sup>27</sup>, e o Método SHED<sup>28</sup> – os quais são aplicados mediante as características dos veículos.

---

<sup>23</sup> Motores de Ciclo Otto são aqueles em que a carreira de compressão caracteriza-se por ser realizada com uma mistura de ar e combustível, a qual, geralmente, é detonada por uma faísca.

<sup>24</sup> Os motores de Ciclo Diesel são aqueles em que a carreira de compressão se caracteriza por ser realizada exclusivamente com ar, e o combustível é injetado quando a compressão no cilindro é máxima. A mistura (de ar e combustível) é detonada pela alta temperatura alcançada com a compressão.

<sup>25</sup> Ciclo FTP – 75 é o ciclo de prova dinâmica estabelecida pela Agência de Proteção do Meio Ambiente dos Estados Unidos (EPA) para veículos leves e medianos, que utilizam gasolina ou diesel.

<sup>26</sup> Ciclo de transição pesado é o ciclo de prova de estado transitório estabelecido pela EPA para medir as emissões de motores a diesel ou a gasolina, utilizados em veículos pesados.

<sup>27</sup> O Ciclo ECE-15 + EUDC é o ciclo de prova dinâmico estabelecido pela União Europeia para veículos leves e medianos, de motor a diesel ou a gasolina.

<sup>28</sup> O Método *Sealed Housing for Evaporative Determination* (SHED) é o procedimento aprovado pela EPA para determinar as emissões em vapor de veículos a gasolina, coletando-as em uma cabine selada na qual o veículo é submetido a teste.

Os limites de emissão para veículos com motor a gasolina, em condições de marcha mínima (ou prova estática), são estabelecidos na Tabela 32.

ANO DO MODELO	%CO 0-1500 <sup>29</sup>	%CO 1500-3000 <sup>30</sup>	PPM <sup>31</sup> HC 0-1500 <sup>32</sup>	PPM HC 1500- 3000 <sup>33</sup>
2000 e anos posteriores	1,0	1,0	200	200
1990 a 1999	3,5	4,5	650	750
1989 e anos anteriores	5,5	6,5	1000	1200

**Tabela 32 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a gasolina segundo o ano do modelo**

Fonte: INEN (2002a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os limites máximos de emissão de gases para veículos com motor a gasolina, de modelo a partir do ano 2000, avaliados mediante prova dinâmica, estão dispostos na Tabela 33.

CATEGORIA DE VEÍCULO		PESO BRUTO VEICULAR	PESO DO VEÍCULO CARREGADO	CO (G/KM)	HC (G/KM)	NOX (G/KM)	EVAPORAÇÃO (G/ENSAIO SHED)
Veículos leves	Ciclo FTP – 75	-	-	2,1	0,25	0,62	2
Veículos medianos	Ciclo FTP – 75	Menor ou igual a 3.860 kg	Menor ou igual a 1.700 kg	6,2	0,5	0,75	2
			Entre 1.700 kg e 3.860 kg	6,2	0,5	1,1	2
Veículos pesados	Ciclo de transição pesado	Maior que 3.860 kg e menor ou igual a 6.350 kg	-	14,4	1,1	5,0	3
		Maior que 6.350 kg	-	37,1	1,9	5,0	4

**Tabela 33 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a gasolina e ciclo americano**

Fonte: INEN (2002a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os limites máximos de emissão de gases para veículos com motor a gasolina e de modelo a partir do ano 2000, analisados mediante prova dinâmica, estão dispostos na Tabela 34.

<sup>29</sup> Altitude em metros sobre o nível do mar.

<sup>30</sup> Idem.

<sup>31</sup> Parte por milhão.

<sup>32</sup> Altitude em metros sobre o nível do mar.

<sup>33</sup> Idem.

CATEGORIA DE VEÍCULO		PESO BRUTO VEICULAR	PESO DE REFERÊNCIA	CO (G/KM)	HC + NOX (G/KM)	EVAPORAÇÃO (G/ENSAIO SHED)
M1: Veículo desenhado e construído para transportar carga, com um peso bruto veicular superior a 3,5 t			-	2,72	0,97	2
Veículos que transportam até cinco passageiros, mais o condutor, e com um peso bruto veicular menor ou igual a 2,5 t						
M1: Veículo desenhado e construído para transportar carga, com um peso bruto veicular superior a 3,5 t	Ciclo ECE - 15 + EUDC	Menor ou igual a 3.500 kg	Menor que 1.250 kg	2,72	0,97	2
Veículos que transportam até cinco passageiros, mais o condutor, e com um peso bruto veicular superior a 2,5 t			Entre 1.250 kg e 1700 kg	5,17	1,40	2
N1: Veículo desenhado e construído para transportar até oito passageiros mais o condutor			Maior que 1.700 kg	6,90	1,70	2

**Tabela 34 – Limites de emissão de gases para veículos com motor a gasolina e ciclo europeu**

Fonte: INEN (2002a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A NTE INEN 2207/2002 define os limites permitidos de emissões de fontes móveis terrestres (veículos automotores) que utilizam como combustível o diesel (INEN, 2002b). Conforme exposto acima, esses limites aplicam-se a veículos de Ciclo Diesel. Os procedimentos de avaliação para emissão de certificações devem seguir as determinações para o Ciclo FTP – 75<sup>34</sup>, o Ciclo Transitório Pesado<sup>35</sup>, o Ciclo ECE - 15 + EUDC<sup>36</sup> e o ECE 49<sup>37</sup> – os quais são aplicados de acordo com as características dos veículos.

Os limites máximos de emissão de gases e material particulado para veículos a partir dos anos 2000 com motor a diesel, avaliados mediante prova dinâmica, são apresentados na Tabela 35.

CATEGORIA DE VEÍCULO		PESO BRUTO	PESO DO VEÍCULO CARREGADO	CO (G/KM)	HC (G/KM)	NOX (G/KM)	MATERIAL PARTICULADO (G/KM)
Veículos leves	Ciclo FTP – 75	-	-	2,1	0,25	0,62	0,12
Veículos medianos	Ciclo FTP - 75	Menor ou igual a 3.860 kg	Menor ou igual a 1.700 kg	6,2	0,5	0,75	0,16
			Entre 1.700 kg e 3.860 kg	6,2	0,5	1,1	0,28
Veículos pesados	Ciclo de transição pesado	Maior que 3.860 kg	-	15,5	1,3	5,0	0,10

**Tabela 35 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a diesel e ciclo americano**

Fonte: INEN (2002b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

<sup>34</sup> Ciclo FTP – 75 é o ciclo de prova dinâmica estabelecida pela EPA para veículos leves e medianos, que utilizam gasolina ou diesel.

<sup>35</sup> Ciclo de transição pesado é o ciclo de prova de estado transitório estabelecido pela EPA para medir as emissões de motores a diesel ou a gasolina, utilizados em veículos pesados.

<sup>36</sup> O Ciclo ECE-15 + EUDC é o ciclo de prova dinâmico estabelecido pela União Europeia para veículos leves e medianos, de motor a diesel ou a gasolina.

<sup>37</sup> O Ciclo ECE 49 é o ciclo de prova estacionária estabelecido pela União Europeia para avaliar os veículos pesados que utilizam o diesel como combustível.

Os limites máximos de emissão de gases e material particulado para veículos a partir dos anos 2000 com motor a diesel, verificados mediante prova dinâmica, são apresentados na Tabela 36.

CATEGORIA DE VEÍCULO		PESO BRUTO VEICULAR	PESO DE REFERÊNCIA	CO (G/KM)	HC (G/KM)	NOX (G/KM)	MATERIAL PARTICULADO (G/KM)
M1: Veículo desenhado e construído para transportar carga, com um peso bruto veicular superior a 3,5 t		Menor ou igual a 3.500 kg	-	2,72		0,97 <sup>38</sup>	0,14
Veículos que transportam até 5 passageiros, mais o condutor, e com um peso bruto veicular menor ou igual a 2,5t							
M1: Veículo desenhado e construído para transportar carga, com um peso bruto veicular superior a 3,5 t	ECE – 15 + EUDC		Menor ou igual a 1.250kg	2,72		0,97 <sup>39</sup>	0,14
Veículos que transportam até cinco passageiros, mais o condutor, e com um peso bruto veicular superior a 2,5 t		Menor ou igual a 3.500 kg	Maior que 1.250kg e menor ou igual a 1.700kg	5,17		1,4 <sup>40</sup>	0,19
N1: Veículo desenhado e construído para transportar até oito passageiros mais o condutor			Maior que 1.700kg	6,9		1,7 <sup>41</sup>	0,25
N2: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso bruto é superior a 3,5 t e inferior a 12 t							
N3: veículos destinados ao transporte de carga, cujo peso bruto é superior a 12 t							
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	ECE - 49	Maior que 3.500 kg	-	4,0	1,1	7,0	0,15
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 36 – Limites de emissão de gases para veículos de motor a diesel e ciclo europeu**

Fonte: INEN (2002b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por fim, a NTE ainda define os limites máximos de opacidade para motores a diesel e prova de aceleração livre. Para veículos de modelo do ano 1999 ou anos anteriores, o limite de opacidade é de 60%; já para os veículos de modelo a partir dos anos 2000, o limite é de 50% (INEN, 2002b).

<sup>38</sup> HC + NOx.

<sup>39</sup> Idem.

<sup>40</sup> HC + NOx.

<sup>41</sup> Idem.

Observa-se que as legislações brasileira e equatoriana 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). 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 equatoriana 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 37.

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 PBT 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
	Com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102 cv)	81
Veículos para transporte de carga ou de tração com PBT 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)	83
	Com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	84

**Tabela 37 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul**  
 Fonte: Mercosul (1996b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2001 visualizados na Tabela 38. 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 PBT 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 PBT 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 38 – Limites de ruídos para veículos no Brasil**  
 Fonte: Brasil (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 39 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 oito 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

CATEGORIA DE VEÍCULO		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3
M3: veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais de oito 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 39 – 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, 2018b).

No caso do Equador, há uma norma intitulada *Limites permisibles de niveles de ruído ambiente para fuentes fijas y fuentes móviles, y para vibraciones*, a qual em seu item 4.1.4 define os limites de emissão de ruídos para veículos automotores no país. A normativa determina ainda a forma de cálculo da pressão sonora (em decibéis), os procedimentos para medição do ruído e os níveis permissíveis de ruído para as diferentes zonas urbanas e rurais. Os limites sonoros para motocicletas, veículos de transporte de passageiros e veículos de transporte de carga são exibidos na Tabela 40.

CATEGORIA DE VEÍCULO		LIMITE SONORO (DBA)
Motocicletas	De até 200 cm <sup>3</sup>	80
	Entre 200 cm <sup>3</sup> e 500 cm <sup>3</sup>	85
	Maior que 500 cm <sup>3</sup>	86
Veículos de Transporte de Passageiros	Com no mínimo nove assentos, incluindo o do condutor	80
	Com no mínimo nove assentos, incluindo o do condutor, e peso não maior que 3,5 t	81

CATEGORIA DE VEÍCULO	LIMITE SONORO (DBA)	
Com no mínimo nove assentos (incluindo o do condutor), e peso superior a 3,5 t	82	
Com até nove assentos (incluindo o do condutor), peso superior a 3,5 t e potência do motor superior a 200 HP	85	
Peso máximo de 3,5 t	81	
Veículos de transporte de cargas	Peso máximo entre 3,5 t e 12 t	86
	Peso máximo superior a 12 t	88

**Tabela 40 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos no Equador**

Fonte: Ecuador (2003). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Observa-se, portanto, que há divergências entre a normativa brasileira e a equatoriana. De modo geral, os limites de emissão de ruídos no Brasil são inferiores àqueles encontrados no Equador. Além disso, a norma brasileira é mais completa, uma vez que considera tanto o peso máximo do veículo quanto a potência do motor para definir os limites de emissão de ruído para todas as categorias de veículos.

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 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. O Equador não é signatário 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, bem como 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 em cujo território os fatos se houverem produzido, de acordo com seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença a 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 às 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, assim como sobre 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 do Equador, a normativa de âmbito internacional a ser levada em consideração provém da 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 são 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 as 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 infrações cabe destacar a Lei nº 1/2008, intitulada *Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Vial*, a qual lista, na seção II – “Das Infrações e Sanções Administrativas para as Operadoras”, uma série de infrações ligadas às empresas de transporte, que são classificadas em infrações de primeira classe (punidas com multa de quatro salários mínimos), de segunda classe (punidas com multa de seis salários mínimos) e de terceira classe (punidas com multa de oito salários mínimos). Ao todo, são listadas 30 infrações. Não é feita uma distinção, na lei, entre infrações para o transporte de cargas e para o de passageiros, de forma que muitas delas se aplicam às duas modalidades de transporte (ECUADOR, 2014c).

Ainda, no que diz respeito às sanções previstas, a lei estabelece que:

Art. 83.- As sanções por infrações das operadoras que este capítulo contempla serão impostas pelo Diretor Executivo da Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ou seu delegado, que poderá intervir na operadora, revogar o contrato, licença ou autorização de operação ou desabilitar temporária ou definitivamente a unidade autorizada pelo título de habilitação sob responsabilidade de quem cometeu a infração, de acordo com a gravidade da falta, a flagrância e o interesse público comprometido, em conformidade com o procedimento estabelecido pelo Regulamento correspondente, garantindo as normas do devido processo previstas na Constituição da República do Equador (ECUADOR, 2014c, p. 25, tradução nossa).

Ademais, com base na Lei nº 1/2008, a Resolução DIR/ANT nº 28/2015 regulamenta o tema de infrações e sanções relativas às operadoras de transporte terrestre. A resolução não modifica nem cria outras infrações, ressaltando que as infrações a esse respeito são aquelas listadas na Lei nº 1/2008, mas versa sobre o seu procedimento de aplicação. Dentre outras coisas, a resolução prevê, no art. 10, que, em caso de reincidência dentro de um período de 12 meses a partir da imposição da primeira sanção, deverá ser aplicada a sanção do nível superior seguinte, de acordo com a classificação de sanções apresentada no parágrafo anterior (ANT, 2015b).

Além disso, no que tange às medidas provisórias, a resolução determina que:

Artigo 11.- Medidas provisórias.- Quando se tenha conhecimento do cometimento de uma infração administrativa a Direção Executiva da ANT ou seu Delegado avocará conhecimento e ordenará a investigação imediata.

Quando se trate de situações nas quais se presuma o cometimento simultâneo de várias infrações, quando exista flagrância ou quando o interesse público se veja seriamente comprometido pela suposta infração, a Direção Executiva da ANT ou seu Delegado, para evitar que sejam cometidas novas infrações, poderá ditar como medida provisória:

- 11.1.- Suspensão da operadora;
- 11.2.- Suspensão da unidade;
- 11.3.- Suspensão da rota;
- 11.4.- Suspensão da frequência;
- 11.5.- Qualquer outra medida de caráter urgente para evitar que sejam cometidas novas infrações.

Com a finalidade de que o serviço de transporte na rota e frequência suspendidas não seja afetado, a Agencia Nacional de Tránsito, por meio da Direção de Títulos de Habilitação ou da Unidade Administrativa Provincial correspondente, conforme seja o caso, desenhará um Plano de Contingência a fim de que outras operadoras que contem com frota reserva suficiente cubram as rotas e frequências que foram suspendidas (ANT, 2015b, p. 4, tradução nossa).

Outros procedimentos ligados à imposição de sanções para as infrações previstas pela Lei nº 1/2008 constam no capítulo I do Decreto Executivo nº 1.196/2012, que a regulamenta, no qual são apontados prazos e ações a serem tomados por cada parte envolvida (ECUADOR, 2012b).

Por fim, cabe destaque também à Lei nº 0/2017, cujo capítulo VII versa sobre as infrações que afetam a infraestrutura vial, classificando-as em leves, graves e muito graves; e ao

Decreto Executivo nº 436/2018, que regulamenta a Lei nº 0/2017 e versa, no capítulo IV, sobre o procedimento de aplicação das sanções administrativas sobre as infrações contra o sistema de infraestrutura vial do transporte terrestre (ECUADOR, 2017a, 2018). Essas duas normativas são abordadas mais detalhadamente na subseção 6.6.2.

### 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 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*; 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, 2009d). 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, 2017a).

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, 2016c) 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, 2016c).

Já no âmbito da CAN, a Decisão CAN nº 398/1997 dispõe sobre uma série de procedimentos a serem seguidos no transporte internacional de passageiros por rodovia. Embora os procedimentos previstos não estejam classificados em níveis específicos de infrações ou sanções, a decisão faz entender que seu descumprimento constitui delito a ser tratado pelas normativas internacionais e domésticas cabíveis, ou, ainda, pelos contratos ligados ao fato (CAN, 1997a).

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 que:

Artigo 112.- O transportador autorizado não deverá transportar:

- a) Pessoas que ao momento de embarcar ou durante a viagem se encontrem em condições físicas ou psíquicas anormais que poderiam alterar a ordem ou a segurança do transporte, ou sob efeito de bebidas alcoólicas ou de substâncias narcóticas;
- b) Animais e objetos que incomodem ou constituam perigo para os passageiros ou tripulação;

- c) Pessoas que portem armas, munições, explosivos, substâncias químicas ou inflamáveis (CAN, 1997, p. 21, tradução nossa).

Por fim, o art. 126 define que, caso os veículos habilitados que ingressem temporariamente no território de outro País-Membro não saiam dentro do prazo estabelecido, o qual é inicialmente de 30 dias, o transportador autorizado estará sujeito às sanções domésticas cabíveis. Na sequência, o art. 127 impõe que, estabelecida a responsabilidade do transportador autorizado, este deverá pagar à aduana, dentro do prazo fixado, os gravames, as taxas e as sanções pecuniárias que lhe sejam impostas, seguindo-se a apreender e alienar o veículo ou a fazer uso da garantia econômica, de acordo com a legislação nacional (CAN, 1997a).

No âmbito doméstico do Equador, por sua vez, a Lei nº 1/2008 lista uma série de infrações ligadas às operadoras de transporte terrestre. Ainda que as infrações não sejam separadas entre transporte de cargas e de pessoas, todas se aplicam ao transporte de passageiros, e a maioria delas também se aplica ao transporte de cargas (ECUADOR, 2014c).

De acordo com art. 80, constituem Infrações de Primeira Classe, sendo sancionadas com multa de quatro salários mínimos:

1. O descumprimento das estipulações contratuais assinadas por parte do operador, desde que não constitua uma infração mais grave;
2. Não atender em um prazo máximo de 96 horas os requerimentos apresentados por escrito pelos usuários às operadoras sobre descumprimento das frequências outorgadas pela Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
3. As operadoras que, para o cumprimento de seus fins, importem, fabriquem, distribuam ou vendam veículos, partes ou peças, e não cumpram com as especificações técnicas e as licenças correspondentes estabelecidas pelo Instituto Ecuatoriano de Normalización, Ministerio de Industrias y Competitividad, Ministerio del sector del transporte e a Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
4. As operadoras que se dediquem à venda de partes ou peças de veículos e que não disponham do certificado de homologação;
5. Não acatar as disposições legais, regulamentárias ou contratuais vigentes ou as que regule a Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
6. Prestar à Comisión Nacional ou às Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial informação inexata ou incompleta sobre aspectos dos títulos de habilitação, frequência e rotas;
7. A falta de pagamento de direitos e contribuições nos prazos estipulados;
8. Não fornecer informação solicitada pela Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que seja necessária para que este órgão possa exercer suas funções de planejar, avaliar e regular as atividades de transporte;
9. Não proporcionar aos usuários os termos e condições de prestação do serviço estabelecido pela operadora nos documentos que assine com a Comissão

Nacional ou a Comissão Provincial correspondente, títulos de habilitação, contrato, autorizações de operação, as frequências e rotas;

10. Não ter contabilidade de custos separada dos serviços que a operadora presta;
11. As operadoras que não cumpram com as normas de proteção ambiental e de contaminação de ruído estipuladas pela Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ou pelos Governos Autônomos Descentralizados Municipais, Metropolitanos e Regionais, no âmbito de suas competências (ECUADOR, 2014c, p. 23-24, tradução nossa).

Já as Infrações de Segunda Classe são apontadas no art. 81 e sancionadas com multa de seis salários mínimos. Elas consistem em:

1. Reincidir no período de um ano em uma mesma infração de primeira classe;
2. Descumprir as disposições legais e contratuais referentes aos contratos, autorizações e licenças de operação, salvo casos de força maior ou caso fortuito devidamente comprovados pela Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
3. O uso de contratos de adesão não aprovados nem inscritos na Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
4. Realizar a conexão de rotas em termos ou condições distintas às estabelecidas pela Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial e/ou os Governos Autônomos Descentralizados Municipais, Metropolitanos e Regionais, no âmbito de suas competências;
5. Cobrar pela prestação de serviços dos operadores tarifas superiores às reguladas pela Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ou àquelas estabelecidas nos contratos de operação;
6. Descumprir as condições estabelecidas nos planos operacionais;
7. O acordo entre vários operadores que objetive restringir ou distorcer a concorrência, influir arbitrariamente nos preços, na distribuição total ou parcial de rotas e frequências ou na negociação em processos seletivos que se levem a cabo de acordo com esta Lei, sem prejuízo das ações legais que por concorrência desleal possam ser iniciadas;
8. Os acordos entre operadores que objetivem impedir ou limitar o uso de determinados veículos que não estejam descritos no Regulamento e para este tipo de transporte;
9. Efetuar publicidade oferecendo serviços de transporte e carga distintos dos autorizados ou permitidos;
10. A utilização de frequências sem contar com as licenças, avaliações técnicas e certificações autorizadas pela Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
11. Impedir ou obstruir a supervisão, controle e avaliação dos operadores por parte da Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidade com a Lei;

12. A cobrança de serviços não utilizados pelo usuário (ECUADOR, 2014c, p. 24-25, tradução nossa).

Por fim, as Infrações de Terceira Classe, sancionadas com multa de oito salários mínimos, são listadas no art. 82, consistindo em:

1. Reincidir no período de um ano no cometimento de uma mesma infração de segunda classe;
2. A prestação de serviços que não correspondam ao objeto do contrato de operação, autorização, certificado ou licenças, frequências ou rotas que não tenham sido atribuídas conforme a Lei;
3. As operadoras ou os proprietários dos veículos de transporte terrestre que descumpram a obrigação de afiliar ao Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) os condutores e oficiais que trabalham em suas unidades, sem prejuízo das demais ações legais que couberem;
4. As operadoras de transporte público que não mantenham uma conta comum para as receitas que obtenham do desenvolvimento das atividades de transporte para as quais estejam autorizadas;
5. Aqueles que realizarem operações clandestinas de serviços e de transporte em quaisquer de suas modalidades;
6. Infringir o estabelecido na presente Lei sobre garantir o tratamento não discriminatório na prestação de serviços de transporte a crianças, adultos maiores de 65 anos de idade e portadores de deficiência;
7. Interromper ou suspender a prestação de serviços de operadores sem causa justificada (ECUADOR, 2014c, p. 25, tradução nossa).

### 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 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 como:

#### Gravíssimas (cancelamento de autorizações):

1. Efetuar operações de transporte internacional por conta própria mediante retribuição, ou que os bens a serem transportados não sejam de sua propriedade ou para seu consumo ou transformação.
2. Efetuar transporte local em um País-Membro diferente do de sua origem.
3. Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovia com veículos não habilitados, salvo o previsto pelo art. 74 da Decisão nº 399.
4. O uso ilegal dos documentos de transporte internacional de mercadorias.
5. Apresentar documentos de transporte internacional falsos ou que contenham informação falsa.
6. Realizar transporte internacional de mercadorias por rodovia com o Certificado de Habilitação de outro veículo (CAN, 1999, não paginado, tradução nossa).

#### Graves (suspensão de autorizações por um período de 30 a 180 dias corridos):

1. Efetuar transporte internacional de mercadorias por rodovia utilizando vias ou cruzamentos de fronteira não autorizados.
2. Realizar operações de transporte internacional de mercadorias por rodovia sem possuir o Contrato Andino de Seguro de Responsabilidade Civil e Anexo de Acidentes Corporais para Tripulantes, ou com ele vencido.
3. Não credenciar frente aos organismos nacionais competentes de transporte o representante legal da empresa com seu nome, domicílio e telefone.
4. Efetuar transporte de mercadorias sem que conste na Carta de Porte Internacional 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).

Cabe destacar, ainda, que, no âmbito doméstico do Equador, a Lei nº 0/2017, que versa sobre o sistema nacional de infraestrutura do transporte terrestre, estabelece, no capítulo VII, uma série de regras a esse respeito, algumas das quais incidem sobre o transporte rodoviário de cargas (ECUADOR, 2017a). No que tange às infrações que afetam a infraestrutura vial, a lei prescreve que:

Art. 49. - Definição. São as ações ou omissões das pessoas naturais ou jurídicas que causem prejuízo ou dano à infraestrutura do transporte terrestre e serão sancionadas pela entidade competente, guardando a devida adequação entre a gravidade do fato constitutivo da infração e a sanção aplicada, considerando-se especialmente os seguintes critérios para a gradação da sanção a ser aplicada:

1. A existência de intencionalidade;
2. A natureza dos prejuízos causados; e
3. A reincidência.

Art. 50.- Classificação das sanções. As infrações contempladas na presente Lei se classificam em leves, graves e muito graves (ECUADOR, 2017a, p. 11-12, tradução nossa).

As infrações leves, graves e muito graves são listadas nos arts. 51, 52 e 53, respectivamente. Como nem todas se aplicam ao contexto do transporte internacional, cabe destacar as que são pertinentes para o escopo deste relatório.

Infrações leves (multa de até um salário mínimo, sem prejuízo de solucionar por conta própria os danos causados):

- [...]
- b) Não utilizar os caminhos implementados para a circulação de semoventes na Rede Vial Estatal.
- [...]

- d) Colocar, derramar, lançar ou abandonar nas vias públicas obstáculos, escombros, objetos ou materiais de qualquer natureza
- e) Circular sem o Certificado de Operação Regular ou Especial vigente outorgado pelo ministério regente
- f) Circular sem os dispositivos de identificação para o transporte de carga pesada, de acordo com Regulamento Geral desta Lei (ECUADOR, 2017a, p. 12, tradução nossa).

Infrações graves (multa de dois a quatro salários mínimos, sem prejuízo de solucionar por conta própria os danos causados):

- a) Deteriorar qualquer elemento da infraestrutura do transporte terrestre relacionado com a orientação e segurança da circulação.
- b) Destruir, deteriorar, alterar ou modificar qualquer obra ou instalação da infraestrutura do transporte terrestre, de seus componentes funcionais ou nas áreas de serviços complementários.
- [...]
- f) Não contar com dispositivos de identificação para o transporte de carga pesada, conforme as disposições do Regulamento Geral desta Lei;
- g) Não contar com o título de habilitação para o transporte ou importação de carga (ECUADOR, 2017a, p. 12, tradução nossa).

Nos dois últimos casos citados, a reincidência causará desabilitação parcial do certificado para o efeito que se o tenha outorgado, sem prejuízo da multa estabelecida (ECUADOR, 2017a).

Infrações muito graves (multa de cinco a dez salários mínimos, sem prejuízo de solucionar por conta própria os danos causados):

- a) Furtar ou destruir qualquer elemento da infraestrutura do transporte terrestre relacionado com a orientação e segurança da circulação, ou modificar suas características.
- b) Estabelecer, na zona de direito de via, edificações ou instalações de qualquer natureza, ou realizar atividades que sejam perigosas para os usuários da infraestrutura do transporte terrestre.
- c) Circular com pesos e dimensões que excedam os limites para os quais foi desenhada a via e demais normas estabelecidas no Regulamento Geral desta Lei (ECUADOR, 2017a, p. 12, tradução nossa).

No caso do último item exposto, o veículo poderá ser detido até que o condutor ou proprietário regularize sua habilitação ou conserte o excesso de peso ou dimensão, sem prejuízo da multa estabelecida (ECUADOR, 2017a).

Ainda no que diz respeito às infrações relativas à infraestrutura vial, deve-se observar o Decreto Executivo nº 436/2018, que regulamenta a Lei nº 0/2017 e versa, no capítulo IV, sobre o procedimento legal a ser seguido quanto ao tema. Dentre outras coisas, o decreto estabelece que:

Art. 93.- Detenção do veículo.- Todo veículo de carga pesada que circular com um peso bruto superior a 20% do máximo estabelecido na Tabela Nacional de Pesos e Dimensões deverá regularizar ou fragmentar a carga por conta do transportador antes de continuar em circulação, sem prejuízo da aplicação das sanções que couberem. Em caso de não se sujeitar à redução da carga, o veículo será posto às ordens da autoridade de trânsito competente.

Em caso de verificar inobservância ao presente regulamento, o funcionário competente reterá o Certificado de Operação Regular ou o Certificado de Operação Especial, o qual será devolvido no momento em que se verifique a anulação das multas correspondentes.

Art. 94.- Da responsabilidade das sanções.- A responsabilidade pelas sanções que couberem pela contravenção do disposto na lei, no presente regulamento e na normativa técnica emitida pelo ministério regente recaem sobre a pessoa ou pessoas naturais ou jurídicas de forma individual ou conjunta.

Se forem vários os responsáveis, sejam estes o proprietário do veículo, o transportador e/ou o emissor da carga, todos serão solidariamente responsáveis pelo pagamento da multa e dos danos ocasionados à infraestrutura vial (ECUADOR, 2018, p. 18, tradução nossa).

Por fim, cabe lembrar que a Lei nº 1/2008, modificada em 2014, lista uma série de infrações e sanções administrativas aplicáveis às operadoras de transporte, apresentada na subseção de transporte de passageiros, muitas das quais também se aplicam às operadoras atuantes no transporte de cargas (ECUADOR, 2014c).

### 6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos

Na normativa do 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, por meio 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, 2019f). 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, 2019f, 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 arts. 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 ao Equador, 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 (CAN, 1999, 2019).

Já em âmbito doméstico, destaca-se o Decreto Executivo nº 1.196/2012, cujo capítulo II versa sobre o transporte terrestre de mercadorias e substâncias tóxicas e perigosas. No art. 49 são listadas situações nas quais os transportadores desses produtos não podem circular, enquanto que no art. 50 são listados deveres dos condutores de veículos desse tipo de transporte (ECUADOR, 2012b).

Além disso, o RTE nº 078/2013 (atualizado pela Norma Técnica INEN nº 2.266/2013), que dispõe sobre o transporte, o armazenamento e o manejo de materiais perigosos determina, no art. 1º, item 12, que o descumprimento às normas por ele estabelecidas será sancionado conforme previsto na *Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade* e demais leis vigentes, segundo sua gravidade e o risco que implique para os usuários (INEN, 2013g).

Por sua vez, a Lei nº 76/2007, conhecida como *Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade* versa, no Título IV – “Das Infrações e Sanções”, sobre as faltas e punições previstas no que tange ao descumprimento de normas técnicas equatorianas. A esse respeito, pode-se destacar que:

Art. 53.- As infrações determinadas na presente Lei serão sancionadas conforme o seguinte:

a) Sem prejuízo da sanção penal correspondente, a fabricação, importação, venda, transporte, instalação ou utilização de produtos, aparatos ou elementos sujeitos à regulamentação técnica sem cumprir com esta, quando tal descumprimento represente perigo ou dano grave à segurança, à proteção da vida ou à saúde humana, animal ou vegetal, ao meio ambiente ou aos direitos do consumidor, será sancionada com multa de cinco mil a dez mil dólares dos Estados Unidos da América. Os temas sanitários, fitossanitários, zoossanitários e ictiossanitários serão tratados pelas instituições correspondentes. [...] (ECUADOR, 2010, p. 18, tradução nossa).

No art. 52, a lei ainda prescreve que, para determinar as sanções, o Ministerio de Industrias y Productividad deverá levar em conta: a) a gravidade do dano causado; b) o nível de participação e benefício obtido dela; c) a intencionalidade no cometimento da infração; e d) a reincidência (ECUADOR, 2010). Além disso, estabelece-se que:

Art. 55.- A sanção pelas infrações apontadas no artigo 53 incluirá, se for o caso, o confisco especial em conformidade com o previsto no Código Penal; o pagamento de danos e prejuízos ao afetado, incluindo custos e honorários; e a suspensão do direito de exercer atividades no campo de prestação de serviço. O pagamento das sanções pecuniárias não libera o infrator de cumprir com as obrigações que o impõe esta Lei.

Art. 56.- A reincidência nas infrações que estabelece a presente Lei dará lugar à cobrança do dobro da multa estabelecida em cada caso, além do fechamento temporário ou definitivo do estabelecimento. Será considerado reincidente quem for sancionado duas vezes ou mais dentro do mesmo ano calendário pelo cometimento de uma mesma infração. O produto das multas será depositado na Conta Única do Tesouro Nacional, de conformidade com a Lei (ECUADOR, 2010, p. 19, tradução nossa).

Por fim, o *Código Orgânico Integral Penal* equatoriano determina a esse respeito, no art. 254, que o transporte de produtos ou substâncias perigosas que produza danos graves à biodiversidade será sancionado com pena privativa de liberdade de um a cinco anos, dependendo da substância envolvida. Se o delito causar a morte, caberá pena privativa de liberdade de 16 a 19 anos (ECUADOR, 2014a).

#### 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>42</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).

Ainda no que tange ao controle aduaneiro, vale destacar que na XXI Reunião da Comissão de Seguimento do ATIT, em maio de 2019, discutiu-se acerca da implementação, por parte das aduanas, de dispositivos de segurança com tecnologia, objetivando garantir a integridade e a segurança das cargas, bem como facilitar as operações de trânsito internacional, podendo ser aplicados bilateral ou multilateralmente entre os países que aceitem suas condições de implementação. Na ocasião, as delegações concordaram em realizar uma reunião posteriormente sobre o tema para definir o alcance, as características, a utilidade e o custo dos dispositivos (REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO [...], 2019).

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, em 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 (REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2019c; REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº "TRANSPORTE", 2018b).

<sup>42</sup> Pontos habilitados são locais destinados à passagem de veículos. Estes devem ser acordados pelos países signatários do ATIT (art. 30.).

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 (REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2019c; REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº "TRANSPORTE", 2018b).

Já no caso do Equador, o Decreto Executivo nº 1.196/2012 estabelece que:

Art. 92.- O controle e fiscalização das operadoras de transporte terrestre e dos serviços conexos estarão a cargo da Agencia Nacional de Tránsito, suas Unidades Administrativas e dos GADs [Governos Aautônomos Descentralizados], no âmbito de suas competências (ECUADOR, 2012b, p. 24, tradução nossa).

Determina, também, que:

Art. 238.- Caso a contravenção de trânsito haja sido detectada por meios eletrônicos e/ou tecnológicos e não tenha sido possível determinar a identidade do condutor, será aplicada ao proprietário do veículo, exclusivamente, a sanção pecuniária correspondente à infração cometida. [...] (ECUADOR, 2012b, p. 48, tradução nossa).

Ainda com relação ao papel da tecnologia na fiscalização, cabe mencionar a Resolução DIR/ANT nº 098/2016, que regulamenta a homologação, o uso e a validação dos sistemas e dispositivos tecnológicos para a detecção e a notificação de infrações de trânsito, na qual consta que:

Art. 4.- Meios de prova: Constituem meios de prova a informação emitida e registrada pelos dispositivos de controle de trânsito e transporte devidamente calibrados e respectivamente homologados, sejam estes eletrônicos, magnéticos, digitais ou analógicos, fotografias, vídeos e similares, cujos parâmetros serão determinados pela Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT, 2016, p. 3, tradução nossa).

Além disso, quanto à fiscalização de infrações relativas à infraestrutura do transporte terrestre, vale citar o Decreto Executivo nº 436/2018, no qual se determina que:

Art. 91.- Execução do controle sobre a infraestrutura vial.- A entidade competente a cargo da via designará, mediante ato administrativo correspondente, os funcionários encarregados da execução do controle sobre a infraestrutura da via, os quais terão a obrigação de cumprir e fazer cumprir as disposições dispostas na lei e no presente regulamento (ECUADOR, 2018, p. 17-18, tradução nossa).

Por fim, cabe destacar 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 (CAN, 1997a). Da mesma forma, a Decisão CAN nº 617/2005, que dispõe sobre o trânsito aduaneiro comunitário e também abrange o transporte de cargas, aponta, no art. 54, que as aduanas deverão conhecer as medidas cautelares necessárias, sancionando as infrações contra as disposições por ela previstas (CAN, 2005).

#### **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 e 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, com a pandemia do coronavírus, foi editada a Portaria ANTT nº 117/2020, de 25 de março, 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 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 da unidade monetária para sua cobrança, aos documentos de transporte e formalidades alfandegárias, aos prazos de expedição, ao transporte e à responsabilidade pela carga transportada (BRASIL, 1990). Além

disso, no art. 8º do acordo, define-se que os países signatários deste devem adotar medidas especiais para o transporte ferroviário de produtos que sejam ou possam tornar-se perigosos, ou que representem risco à saúde, à segurança pública ou ao meio ambiente.

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 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, 1996), em que o primeiro aprova o *Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos* (BRASIL, 1990a). Ademais, 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, 2016d), 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, 2013), e as resoluções nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 4.348/2014 da ANTT (2011b, 2011c, 2014c), esta 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 Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. 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.

No Equador, o transporte ferroviário é regulamentado pelo Decreto Executivo nº 1.196/2012 (ECUADOR, 2012b), o qual define que o condutor de uma ferrovia deve possuir a licença de condução tipo E1, e as empresas responsáveis por esse tipo de transporte se adequarão também ao estabelecido na *Ley Orgánica de Transporte Terrestre* (ECUADOR, 2014c) e nas resoluções da ANT. Ademais, o decreto estabelece as normas de segurança a serem atendidas nos cruzamentos de ferrovias com outras vias públicas.

Além disso, o Equador estabelece o estatuto orgânico de gestão organizacional por processos da Ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica (FEEP) na Resolução FEEP nº 5/2010, definindo que a empresa tem por finalidade “[...] administrar e operar com eficiência o sistema ferroviário turístico.” (FEEP, 2010, p. 3, tradução nossa). A resolução também define a estrutura da FEEP e as responsabilidades de cada setor (FEEP, 2010).

Por fim, não foram encontradas disposições internacionais sobre o transporte ferroviário envolvendo o Equador.

## REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Circular SPPAT**. Quito: ANT, 11 mar. 2015a. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/2757-circular-sppat>. Acesso em: 26 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario – Circuito cerrado**. Quito, D.C.: ANT, 6 jun. 2018a. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/5490-formulario-circuito-cerrado>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario – Permiso complementario de prestación de servicios – T. Pasajeros**. Quito, D.C.: ANT, 6 jun. 2018b. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/5481-formulario-permiso-complementario-de-prestacion-de-servicios-t-pasajeros>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario – Permiso especial complementario por cuenta propia**. Quito, D.C.: ANT, 6 jun. 2018c. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/5479-formulario-permiso-especial-complementario-por-cuenta-propia-pectp>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario – Permiso especial de origen para cuenta propia**. Quito, D.C.: ANT, 6 jun. 2018d. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/5486-formulario-permiso-especial-de-origen-para-cuenta-propia>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario - Permiso originario de prestación de servicios – T. Pasajeros**. Quito, D.C.: ANT, 6 jun. 2018e. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/5488-formulario-permiso-originario-de-prestacion-de-servicios-t-pasajeros>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formulario de permiso originario**. Quito, D.C.: ANT, 6 nov. 2019a. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/6866-formulario-de-permiso-originario>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Formularios Transporte Internacional**. Quito, D.C.: ANT, [2019]. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-2/internacional/formularios#.XnTXHohKg2x>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 001-DIR-2014-ANT**. Reforma al reglamento de transporte público interprovincial de pasajeros. Quito: ANT, 2014a. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2026-resolucion-no-001-reforma-al-reglamento-de-transporte-publico-interprovincial-de-pasajeros>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 007-DIR-2012-ANT**. Tarifas Transporte Inter e Intraprovincial. Quito: ANT, 2012a. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2012/file/39-resolucin-no-007-dir-2012-ant>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 8.** Reglamento de procedimientos requisitos para la matriculación vehicular. Quito, D.C.: ANT, 16 mar. 2017. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2017/resoluciones-directorio-2017/file/4061-resolucion-nro-008-dir-ant-parte-uno>. Acceso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 019-DIR-2019-ANT.** Quito: ANT, 2019b. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2019/resoluciones-de-directorio/file/6385-resolucion-no-019-dir-2019-cuadro-tarifario-para-el-ano-2019>. Acceso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 021-DE-ANT-2020.** Suspensión del cómputo de plazos y términos que corren dentro de los procesos administrativos sancionatorios de operadoras de Transporte Terrestre. Quito, D.C.: ANT, 21 mar. 2020. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2020/resoluciones-direccion-ejecutiva/file/7183-resolucio-n-021-de-2020-ant>. Acceso em: 30 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 025-DR-2011-ANT.** Estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos de la ANT. Quito: ANT, 17 ago. 2012b. 82 p. [.pdf].

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 25.** Reglamento de revisión Técnica Vehicular. Quito, D.C.: ANT, 15 mayo 2019c. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2019/resoluciones-de-directorio/file/6323-resolucion-nro-025-dir-2019-ant-reglamento-de-revision-tecnica-vehicularr>. Acceso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 28.** Reglamento de infracciones y sanciones administrativas para las operadoras de transporte terrestre y su procedimiento. Quito, D.C.: ANT, 10 jun. 2015b. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2015/resoluciones-de-directorio/file/2839-resolucion-no-028-dir-2015-ant-reglamento-de-infracciones-y-sanciones-administrativas-para-las-operadoras-de-transporte-terrestre-y-su-procedimiento>. Acceso em: 26 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 32.** Reglamento para el transporte comercial de carga liviana y mixto del Ecuador. Quito, D.C.: ANT, 1 jun. 2012c. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2012/file/215-reglamento-para-el-transporte-comercial-de-carga-liviana-y-mixto-del-ecuador-resolucion-no-32-dir-2012-ant>. Acceso em: 20 mar. 2020.

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

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 95.** Norma técnica para el otorgamiento de Permisos Internacionales de Conducir (PIC). Quito, D.C.: ANT, 13 jun. 2013a. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2013/file/1073-resolucin-n-095-dir-2013-ant>. Acceso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 098-DIR-2019-ANT.** Tarifas de Transporte Público Inter Provincial e Intraprovincial. Quito: ANT, 24 nov. 2019d. Disponible em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2019/resoluciones-de-directorio/file/6831-resolucion-no-098-dir-2019-ant>. Acceso em: 30 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 108**. Reglamento de transporte terrestre turístico. Quito, D.C.: ANT, 2 sep. 2014b. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2492-resolucion-no-108-dir-2014-ant-reglamento-de-transporte-terrestre-turistico>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 113-DIR-2014-ANT**. Reforma al reglamento de transporte público interprovincial de pasajeros. Quito: ANT, 6 oct. 2014c. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2622-resolucion-no-113-dir-2014-ant-reforma-al-reglamento-de-transporte-publico-interprovincial-de-pasajeros>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 118**. Reglamento de procedimientos y requisitos para la emisión de licencias de conducir. Quito, D.C.: ANT, 28 dic. 2015c. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2015/resoluciones-de-directorio/file/3486-resolucion-no-118-dir-2015-ant-reglamento-de-procedimientos-y-requisitos-para-la-emision-de-licencias-de-conducir>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT). **Resolución nº 161-DIR-2013-ANT**. Reglamento de transporte público interprovincial de pasajeros. Quito: ANT, 10 dic. 2013b. Disponível em: <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2013/file/1948-resolucion-no-161-dir-2013-ant-reglamento-de-transporte-publico-interprovincial-de-pasajeros>. Acesso em: 20 mar. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **A Regulação Tarifária no Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) no Brasil**. [S. l.], 2009a. 30 slides. 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: 20 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). **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, 2019d. 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: 24 abr. 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: 16 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: 20 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 tratam 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://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=54&data=26/04/2006>. Acesso em: 20 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 ago. 2006c. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=76&data=14/08/2006>. 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 75 km. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 set. 2006d. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=112&data=21/09/2006>. Acesso em: 20 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, 2 abr. 2007. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=104&data=02/04/2007>. 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, 23 set. 2008. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=84&data=23/09/2008>. Acesso em: 20 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: jan. 2020.

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: jan. 2020.

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: ANTT, 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: ANTT, 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF: ANTT, 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: ANTT, 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: ANTT, 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 circulem vazios. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 out. 2015d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=69&data=14/10/2015>. Acesso em: 20 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 5.040, 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. 2016b. 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 5.083, 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 2016c. 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 5.232, 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 fev. 2017a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&data=10/02/2017&pagina=43>. Acesso em: jan. 2020.

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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 ago. 2017b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=08/08/2017>. Acesso em: 20 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. 2019e. 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. 2019f. 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 5.868, 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. 2020c. 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 5.867, 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 jan. 2020d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=34&data=16/01/2020>. Acesso em: 20 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). Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020. Dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2020g. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/03/2020&jornal=515&pagina=62>. Acesso em: 29 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.889, de 25 de maio de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, que dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 maio 2020h. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=21/05/2020&jornal=515&pagina=107>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.893, de 2 de junho de 2020. Dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 jun. 2020i. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=03/06/2020&jornal=515&pagina=484>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). 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). **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). **Transportadores - Frota / Tipo de Veículo**. Brasília, DF, 21 jan. 2020j. 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). **TRIC em números**. Brasília, DF, 23 jan. 2020k. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 26 mar. 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: 20 jan. 2020.

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. Legislación y Avisos Oficiales. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional Decreto 409/2020. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 abr. 2020c. Disponível em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228262/20200426?buqueda=1>. Acesso em: 16 jun. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 274/2020. DECNU-2020-274-ANP-PTE – Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 16 mar. 2020d. 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. 2020e. 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. 2020f. 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: ALADI, 1995b. Disponível em:

<http://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/9d7c08ca93596b3503256825006219b2?OpenDocument>. Acesso em: 20 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.

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.

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. 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 do Equador**. Brasília, 2019a. Disponível em: [www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6419-republica-do-equador](http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6419-republica-do-equador). Acesso em: 13 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 nº 350, de 21 de novembro de 1991. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 nov. 1991c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0350.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm). Acesso em: 19 fev. 2019.

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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 1993b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=20/07/1993>. Acesso em: 24 mar. 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: Presidência da República, 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: Presidência da República, 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: 20 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. 1998. 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. [Brasília, DF]: Presidência da República, 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: 20 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 4.581, de 27 de janeiro de 2003. Promulga a Emenda ao Anexo I e Adoção dos Anexos VIII e IX à Convenção de Basiléia sobre o Controle do

Movimento Transfronteiriço de Resíduos Perigosos e seu Depósito. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 jan. 2003. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=28/01/2003>. Acesso em: 26 mar. 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 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, 2013. 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 8.875, 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: Presidência da República, 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 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: Presidência da República, 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: 20 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. 1995a. 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. 1991d. 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: Presidência da República, 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: 20 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: Presidência da República, 1995b. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987cons.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm). Acesso em: 20 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 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: Presidência da República, 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: 24 mar. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de 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 mar. 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: Presidência da República, 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: 20 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 11.945, de 4 de junho de 2009**. 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: Presidência da República, 2009c. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L11945.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11945.htm). Acesso em: 20 jan. 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. 2009d. 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: Presidência da República, 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: Presidência da República, 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. **Mensagem nº 181, de 13 de fevereiro de 1995**. Brasília, DF: Presidência da República, 1995c. 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: 20 jan. 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. 2020b. 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. 2020c. 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. 2020d. 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. 2020e. 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. Presidência da República. Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, 29 abr. 2020f. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/04/2020&jornal=601&pagina=1>. Acesso em: 29 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 255, de 22 de maio de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa.

**Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 maio 2020g. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/05/2020&jornal=602&pagina=1>. Acesso em: 15 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria 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. 2020h. 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.

BRITISH BROADCASTING CORPORATION (BBC). **Os controversos planos de Equador e Peru para extrair petróleo da Amazônia, criticados em cúpula do clima**. 13 dez. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50751470>. Acesso em: 16 dez. 2019.

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 (CIA). **The World Factbook**: South America: Ecuador. Langley, 22 jan. 2020. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ec.html>. Acesso em: 04 mar. 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. Ministerio de Transporte. **Comunidad Andina agiliza transporte de mercancías por carretera con la cual se dinamiza comercio en la región**. Bogotá, D.C., 30 abr. 2019. 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. Decreto Legislativo número 569, de 15 de abr. de 2020. Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diário Oficial**, Bogotá, D.C., 15 abr. 2020a. Disponível em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20569%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 29 abr. 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. 2020b. Disponible em:  
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acceso em: 16 abr. 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>. Acceso 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>. Acceso 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. 2020e. Disponible em:  
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acceso 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. 2020f. Disponible em:  
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20417%20DEL%2017%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acceso em: 16 abr. 2020.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasília, DF], 2020. Disponible em:  
<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acceso em: 11 mar. 2020.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). Observatório de Igualdade de Gênero da América Latina e do Caribe (OIG). **Ecuador - Sistema político e eleitoral**. Nova Iorque, c2016. Disponible em: <https://oig.cepal.org/pt/paises/12/system>. Acceso em: 5 mar. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT). **Decisión 434**. Lima: SICE, 11 jun. 1998. Disponible em:  
<http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC434S.asp>. Acceso em: 20 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Decisión 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. Disponible 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). Acceso em: 4 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Decisión 617**. Tránsito Aduanero Comunitario. Lima: SICE; OEA **Gaceta Oficial**, Lima, 25 jul. 2005. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/Gace1221.pdf><http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp>. Acceso em: 6 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 ago. 1999. Disponible em: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC467S.asp>. Acceso em: 7 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolución 425**. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. Lima: CAN, 20 agosto 1996a. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/ResolucionesJunta/RES425.pdf>. Acceso em: 6 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión 290**. Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Lima: CAN, mar. 1991. 12 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión 331**. Transporte Muldimodal. Santafé de Bogotá, D.C.: CAN, 4 mar. 1993. 11 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión 393**. Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". Lima: CAN, 9 jul. 1996b. 5 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión 398. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. **Gaceta Oficial**, Lima, 17 enero 1997a. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/gace243.pdf>. Acceso em: 9 mar. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión 399**. Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. Lima: SICE, 17 enero 1997b. Disponible em: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec399s.asp>. Acceso em: 10 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. 2019a. 33 p. [.doc].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Resolución nº 719**. Reglamento de la Decisión 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera). Lima: CAN, 26 abr. 2003. 38 p. [.docx]

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Resolución nº 2.101**. Reglamento de la Decisión 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). Lima: CAN, 25 oct. 2019b. Disponible em: <http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/resoluciones/RESOLUCION2101.pdf>. Acceso em: 29 jan. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Resolución nº 2.102**. Lineamientos y contenido del sistema de Información y Consultas para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima: CAN, 23 oct. 2019c. 5 p. [.doc].

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**. 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. 1998a. 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 62 de 21 de maio de 1998**. Estabelece o uso de pneus extra-largos e define seus limites de peso de acordo com o parágrafo único do artigo 100 do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 22 maio 1998b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=96066>. Acesso em: 27 abr. 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.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao157_04.doc)<https://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.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao181_05.doc)<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 194, de 26 de maio de 2006.** Dá nova redação ao art. 6º, da Resolução 181, do Conselho Nacional do Trânsito, de 1º de setembro de 2005. Brasília, DF: Contran, 5 jun. 2006a. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao194\\_06.rtf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/resolucao194_06.rtf). 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. 2006b. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao196\\_06.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao196_06.pdf)<https://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 para-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas. Brasília, DF: CONTRAN, 14 dez. 2006c. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_216.doc](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_216.doc). 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.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_223.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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 maio 2007b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=31/05/2007>. Acesso em: 20 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. 2007c. 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. 2007d. 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. 2007e. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_254.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.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. 2008. 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 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 334, de 06 de novembro de 2009**. 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. Brasília, DF: CONTRAN, 6 nov. 2009c. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_334\\_09.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_334_09.pdf). Acesso em: 15 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>. Acesso em: 9 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 394, de 13 de dezembro de 2011.** 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. 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 395, de 24 de maio de 2011.** 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). Brasília, DF: Contran, 24 maio 2011d. Disponível em: [https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_395\\_11.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_395_11.pdf). Acesso em: 15 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: jun. 2017.

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>. 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, Contran, DF: 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 535, de 17 de junho de 2015.** 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: Contran, 17 jun. 2015d. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5352015.pdf>. Acesso em: 15 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>. 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. **Diário Oficial [da União]** Brasília, DF: 15 abr. 1980. Disponível em: <https://www.legislacao.gov.br/legislacao/?id=103327>. 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: Contran, 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: Contran, 24 fev. 2016a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5802016.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: Contran, 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: Contran, 6 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>. 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: Contran, 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 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. 2017c. Disponível em:

<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6762017.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: Contran, 25 out. 2017d. 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. 2017e. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7162017.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 735, de 05 de junho de 2018.**

Estabelece os requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de

Veículos - CTV e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas - CTVP. Brasília, DF: Contran, 5 jun. 2018a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7352018.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 754, de 20 de dezembro de 2018**. 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. 2018b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7542018.pdf>. Acesso em: 15 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: Contran, 20 dez. 2018c. 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: Contran, 20 dez. 2018d. Disponível em: [http://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57219250/do1-2018-12-28-resolucao-n-761-de-20-de-dezembro-de-2018-57218919.pdf](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57219250/do1-2018-12-28-resolucao-n-761-de-20-de-dezembro-de-2018-57218919.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. 2018e. 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. 2018f. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7642018.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO. **Cierre de Fronteras**. Rio de Janeiro, 28 abr. 2020. Disponível em: <http://www.consulado.pe/es/RiodeJaneiro/Paginas/Coronavirus.aspx>. Acesso em: 16 jun. 2020.

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR. **Registro Oficial Órgano de la República del Ecuador**. Quito: Corte Constitucional del Ecuador, n. 157, marzo 2020. 48 p. [.pdf].

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\\_dneriftrppan.pdf](http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708_dneriftrppan.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). **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.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. nº 113**. Por la cual se apueba el protocolo de aplicación de medidas preventivas de fiscalización em camiones de transporte de cargas nacional e internacional (choferes y tripulantes) em puntos de frontera por parte de la Dirección Nacional de Transporte (Dinatran), ante el riesgo de expansion del virus "COVID-19". San Lorenzo: Dinatran, 18 mar. 2020a. Disponível em: [http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCI%C3%93N%20C.D.%20N%C2%BA%20113\\_2020.PDF](http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCI%C3%93N%20C.D.%20N%C2%BA%20113_2020.PDF). Acesso em: 29 abr. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. Nº 156**. Por el cual se establece el plazo excepecional de treinta (30) días de vigencia y prórroga, para la inspección técnica vehicular (I.T.V), en el servicio regular nacional e internacional de transporte de pasajeros y cargas, de conformidad a los lineamientos establecidos en la ley nº 1.590/2000. San Lorenzo: DINATRAN, 28 marzo 2020b. Disponível em: [http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20N%C2%BA%20156\\_2020\\_PRORROGA%20DE%20ITV.pdf.pdf](http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20N%C2%BA%20156_2020_PRORROGA%20DE%20ITV.pdf.pdf). Acesso em: 16 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. Nº 183**. Por el cual se establece el protocolo para la apertura de los centros de inspección técnica vehicular (C.I.T.V.), habilitados por la Dirrección Nacional de Transporte (DINATRAN), durante la pandemia del virus "covid-19". San Lorenzo: DINATRAN, 15 abr. 2020c. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resol%20183.PDF>. Acesso em: 16 jun. 2020.

DEUTSCHE WELLE (DW). **América Latina. Equador endurece regras para entrada no país**. [Bonn; Berlin], 16 ago. 2018. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/equador-endurece-regras-para-entrada-no-país/a-45112647>. Acesso em: 16 dez. 2019.

E-ASPHALT. **Red Vial de Ecuador**. [San Martín], [201-?]. Disponível em: <http://www.e-asfalto.com/redvialecuador/>. Acesso em: 5 mar. 2020.

ECUADOR. Acuerdo Ministerial nº 80. Reglamento a la Ley de Caminos. **Registro Oficial**, Quito, D.C., 19 ago. 1965. Disponível em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley\\_de\\_caminos\\_y\\_reglamentos2.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley_de_caminos_y_reglamentos2.pdf). Acesso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Asamblea Nacional. **Código Orgánico Integral Penal**. Registro Oficial Órgano del Gobierno del Ecuador, Quito, 10 feb. 2014a. Disponível em: [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT\\_CEDAW\\_ARL\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf). Acesso em: 7 maio 2020.

ECUADOR. Codificación 0 de 1999. Ley de Compañías. **Registro Oficial**, Quito, D.C., 5 nov. 1999. Disponible em: [https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2018/02/ley\\_de\\_companias.pdf](https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2018/02/ley_de_companias.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. [Constitucion (2008)]. **Constitucion de la Republica del Ecuador 2008**. Montecristi: OAS, [2011]. Disponible em: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf). Acceso em: 3 mar. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo 8**. Creacion del Ministerio de Transporte y Obras Publicas. Quito, D.C., 15 enero 2008. Disponible em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/DECRETO-EJECUTIVO-8-CREACION-DEL-MTOP.pdf>. Acceso em: 13 mar. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo 436**. Registro Oficial Suplemento 278. Reglamento ley sistema infraestructura vial del transporte terrestre. Quito: Presidencia Constitucional de la República, 6 jul. 2018. Disponible em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/LOTAIP\\_8\\_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/LOTAIP_8_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo nº 1.052**. Quito: Presidencia de la República, 15 mayo 2020a. Disponible em: [https://www.nodal.am/wp-content/uploads/2020/05/Decreto\\_Ejecutivo\\_No.\\_1052\\_20200415200635.pdf](https://www.nodal.am/wp-content/uploads/2020/05/Decreto_Ejecutivo_No._1052_20200415200635.pdf). Acceso em: 16 jun. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1.074**. Declaración de Estado de Excepción en el Ecuador. Quito: Palacio Nacional, 15 jun. 2020b. Disponible em: <https://www.cip.org.ec/2020/06/18/repositori-o-de-documentos-emergencia-covid-19-ecuador/>. Acceso em: 19 jun. 2020

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo nº 1.137**. Reforma al Reglamento de la Ley de Caminos. Quito, D.C., 19 abr. 2012a. Disponible em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015\\_decreto-1137-2012-reforma-a-reglamento-de-ley-de-caminos.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_decreto-1137-2012-reforma-a-reglamento-de-ley-de-caminos.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Decreto Ejecutivo 1.196. Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. **Registro Oficial**, Quito, D.C, 25 jun. 2012b. Disponible em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>. Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1.017**. Quito, 16 mar. 2020c. Disponible 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). Acceso em: 16 abr. 2020.

ECUADOR. Decreto Supremo 1.351. Ley de Caminos. **Registro Oficial**, Quito, D.C., 7 jul. 1964. Disponible em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley\\_de\\_caminos\\_y\\_reglamentos2.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley_de_caminos_y_reglamentos2.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Ley 0, de 2014. Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. **Registro Oficial**, Quito, D.C: ANT, 31 dic. 2014b. Disponible em: <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial->

web/publicaciones/suplementos/item/1415-segundo-suplemento-al-registro-oficial-no-407. Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Ley 0, de 2009. Ley Orgánica de Empresas Públicas, LOEP. **Registro Oficial**, Quito, D.C., 16 oct. 2009. Disponível em: <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/LEY-ORGANICA-DE-EMPRESAS-PUBLICAS.pdf>. Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. **Ley 0**. Reforma Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Ley 1, Registro Oficial Suplemento 398, 07/08/2008. Registro Oficial Suplemento 415, de 29 mar. 2011. Quito: Presidencia Constitucional de la República, 2011. Disponível em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-O-REFORMA-LOTTTSV.pdf>. Acceso em: 25 mar. 2020.

ECUADOR. **Ley 0**. Registro Oficial Suplemento 998. Ley organica del sistema nacional de infraestructura vial del transporte terrestre. Quito: Presidencia Constitucional de la República, 5 mayo 2017a. Disponível em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/LOTAIP\\_5\\_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

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

ECUADOR. **Ley 76**. Ley del sistema ecuatoriano de la calidad. Registro Oficial Suplemento 26, de 22 feb. 2007. Quito, D.C.: Presidencia del Congreso Nacional, 29 dic. 2010. Disponível em: [http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4\\_ecu\\_sistema.pdf](http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_ecu_sistema.pdf). Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información. **Convenio de Basilea**. [S. l.], 25 nov. 2005. Disponível em: <https://www.gob.ec/regulaciones/convenio-basilea>. Acceso em: 27 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Certificado de Operación Regular**. [Quito, D.C.]: MTOP, 2017b. Disponível em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/STT\\_Certificados-de-Operacion-Regular-y-Especial.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/STT_Certificados-de-Operacion-Regular-y-Especial.pdf). Acceso em: 27 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos**. Quito, D.C.: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 22 jun. 2015. Disponível em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/08/Estatuto\\_Organico\\_de\\_Gestion\\_MTOP\\_2015.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/08/Estatuto_Organico_de_Gestion_MTOP_2015.pdf). Acceso em: 13 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **MTOP emite protocolo para ingreso de personas y vehículos en los CEBAF y CENAF**. Quito, mar. 2020d. Disponível em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-emite-protocolos-para-ingreso-de-personas-y-vehiculos-en-los-cebaf/>. Acceso em: 15 abr. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Organograma de la Institución**. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sep. 2016a. Disponível em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2016/10/Literal\_a1\_organigrama\_de\_la\_instituci%C3%B3n-septiembre-2016.pdf. Acceso em: 9 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Plan Estratégico de Movilidad: 2013-2037**. [Quito]: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dic. 2016b. Disponible em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan\\_Estrategico-de-Movilidad.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf). Acceso em: 5 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Protocolo para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera por la Frontera Norte: Medidas de Prevención ante Covid-19**. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020e. Disponible em: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo\\_terrestre\\_INTERNACIOL-POR-LA-FRONTERA-NORTE-VF.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo_terrestre_INTERNACIOL-POR-LA-FRONTERA-NORTE-VF.pdf). Acceso em: 16 jun. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferrovirio**. Quito, D.C., [201-]a. Disponible em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/transporte-terrestre-y-ferroviario/>. Acceso em: 9 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Turismo. **Boletín de Estadísticas de Turísticas 2012 -2016**. Quito, D.C, 2017c. Disponible em: <https://servicios.turismo.gob.ec/descargas/Turismo-cifras/AnuarioEstadistico/Boletin-de-Estadisticas-Turisticas-2012-2016.pdf>. Acceso em: 19 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Turismo. **Movimientos Internacionales**. Quito, c2015. Disponible em: <https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismo-cifras/2018-09-19-17-01-51/movimientos-internacionales>. Acceso em: 17 mar. 2020.

ECUADOR. Ministerio del Ambiente. **Decreto nº 3.516**. Límites Permisibles de Niveles de Ruido Ambiente para Fuentes Fijas y Fuentes Móviles, y para Vibraciones. [Quito]: Ministerio del Ambiente, 2003. 9 p. [.pdf].

ECUADOR. Servicio de Rentas Internas (SRI). **Registro Único de Contribuyentes (RUC)**. Quito, D.C., [201-]b. Disponible em: <https://www.sri.gob.ec/web/guest/RUC#%C2%BFqu%C3%A9-es>. Acceso em: 20 mar. 2020.

ECUADOR. Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT). **Objetivo Institucional**. Quito, D.C., [201-]c. Disponible em: <https://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/objetivo-institucional/>. Acceso em: 2 abr. 2020.

ECUADOR. Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT). **Rendición de Cuentas 2015 del Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT): Desafíos en 2016 del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT)**. [Quito]: SPPAT, [2015]. Disponible em: <https://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Informe-RC2015-b1.pdf>. Acceso em: 26 mar. 2020.

EL COMERCIO. **Perú seguirá con las fronteras cerradas por el nuevo coronavirus**. Lima, 24 abr. 2020. Disponible em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/peru-fronteras-cierre-coronavirus-confinamiento.html>. Acceso em: 16 jun. 2020.

EL PAÍS. **Se realizó la primera reunión técnica de la Comisión Binacional entre Uruguay y Brasil**. Montevideo, 3 jun. 2020. Disponible em: <https://www.elpais.com.uy/informacion/salud/realizo-primer-reunion-tecnica-comision-binacional-uruguay-brasil.html>. Acceso em: 16 jun. 2020.

ESTADÃO. **Mais de 13 mil venezuelanos entraram no Equador em dois dias, sem visto.** 26 ago. 2019. Disponível em: <https://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,mais-de-13-mil-venezuelanos-entraram-no-equador-em-dois-dias-sem-visto,70002983750>. Acesso em: 16 dez. 2019.

FALCÃO, L. **Equador.** [S. l.], [201-]. Disponível em: [www.nepp-dh.ufrj.br/ole/textos/equador.pdf](http://www.nepp-dh.ufrj.br/ole/textos/equador.pdf). Acesso em: 16 dez. 2019.

FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PUBLICA (FEEP). **Informe de gestión 2017.** Quito, D.C.: FEEP, 2017. Disponível em: [http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe\\_Rendicion\\_de%20cuentas\\_2017.pdf](http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe_Rendicion_de%20cuentas_2017.pdf). Acesso em: 31 mar. 2020.

FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PÚBLICA (FEEP). **Resolución de Directório No. 005 FEEP-2010.** Estatuto orgânico de gestión organizacional por procesos de la empresa pública ferrocarriles del Ecuador, FEEP. Quito, D.C., 20 mayo 2010. Disponível em: [http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/talentohumano/Estructura\\_organica/2015/EstatutoFEEPaprobado.pdf](http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/talentohumano/Estructura_organica/2015/EstatutoFEEPaprobado.pdf). Acesso em: 31 mar. 2020.

FIGUEROA, I. **Povos Indígenas Versos Petrolíferas:** controle constitucional na resistência. Revista Internacional de Direitos Humanos (SUR), n.º 4, ano 3, 2006. Disponível em: [www.scielo.br/pdf/sur/v3n4/03.pdf](http://www.scielo.br/pdf/sur/v3n4/03.pdf). Acesso em: 16 dez. 2019.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO (FUNAG). **Breve história econômica do Equador.** [S. l.]: FUNAG, 26 set. 2005. Disponível em: [funag.gov.br/biblioteca/download/301-Breve\\_Historia\\_Economica\\_do\\_Ecuador.pdf](http://funag.gov.br/biblioteca/download/301-Breve_Historia_Economica_do_Ecuador.pdf). Acesso em: 16 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-OU5LT>. Acesso em: 15 mar. 2020.

GARRISON, C.; ROCHABRUN, M. Argentina proíbe venda de passagens aéreas até setembro. **G1**, São Paulo, 27 abr. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/04/27/argentina-proibe-venda-de-passagens-aereas-ate-setembro.ghtml>. Acesso em: 16 jun. 2020.

GUYANA. Department of Public Information. **Government COVID-19 Advisories.** Georgetown, 31 mar. 2020a. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/government-covid-19-advisories-4/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

GUYANA. Ministry of Public Infrastructure. **Ferry services modified to facilitate increased goods, food transport.** Georgetown, 16 apr. 2020b. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/ferry-services-modified-to-facilitate-increased-goods-food-transport/>. Acesso em: 4 maio 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 ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 439:1984:** cores, senões y símbolos de seguridad. Primera edición. Quito, DM: INEN, 17 abr. 2013a. Disponível em: <https://pt.scribd.com/doc/125680135/NTE-INEN-439-Colores-Senales-y-Simbolos-de-Seguridad>. Acesso em: 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1076:2013**: prevención de incendios: clasificación e identificación de sustancias peligrosas em presencia de fuego. Primera revisión. Quito, DM: INEN, 22 abr. 2013b. Disponible em: <https://sut.trabajo.gob.ec/publico/Normativa%20T%c3%a9cnica%20INEN/NTE%20INEN%201076%20-%20PREVENCI%c3%93N%20DE%20INCENDIOS.%20CLASIFICACI%c3%93N%20E%20IDENTIFICACI%c3%93N%20DE%20SUSTANCIAS%20PELIGROSAS%20EN%20PRESENCIA%20DE%20FUEGO.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1 155:2009**: vehículos automotores: dispositivos para mantener o mejorar la visibilidad. Quito, D.C.: INEN, 2009a. 17 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1 323:2009**: vehiculos automotores: carrocerias de buses: requisitos. Quito, D.C.: 2009b. 14 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1669:2011**: vidrios de seguridad para automotores: requisitos. Quito, D.C.: 2011. 16 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1898:1996**: plaguicidas: clasificación toxicológica. Quito, DM: INEN, 31 jul. 1996a. Disponible em: <http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/dria/INEN-1898-plaguicidas-clasificacion-toxicologica.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1913:1996**: plaguicidas: etiquetados: requisitos. Primera Revisión. Quito, DM: INEN, 26 jun. 1996b. Disponible em: <https://ia801904.us.archive.org/33/items/ec.nte.1913.1996/ec.nte.1913.1996.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1927:92**: plaguicidas: almacenamiento y transporte: requisitos. Quito, DM: INEN, 28 ago. 1992. Disponible em: <https://ia801603.us.archive.org/30/items/ec.nte.1927.1992/ec.nte.1927.1992.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 1962:95**: locales de distribución de plaguicidas y productos afines: requisitos. Quito, DM: INEN, 29 jun. 1995. Disponible em: <https://ia601903.us.archive.org/9/items/ec.nte.1962.1995/ec.nte.1962.1995.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2078:2013**: plaguicidas y productos afines de uso agrícola: manejo y disposición final de envases vacíos tratados com triple lavado. Primera edición. Quito, DM: INEN, 17 abr. 2013c. Disponible em: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/05/NTE-INEN-2078-1R-Disposicio%CC%81n-de-envases-triple-lavado.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2168:2013**: plaguicidas: muestreo. Primera edición. Quito, DM: INEN, 17 abr. 2013d. Disponible em: <http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/dria/INEN-2168-plaguicidas-muestreo.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2 185:2010**: material de fricción para el sistema de frenos de automotores: requisitos e inspección. Quito, D.C.: INEN, 2010a. Disponible em: <https://ia801901.us.archive.org/10/items/ec.nte.2185.2012/ec.nte.2185.2012.pdf>. Acceso em: 26 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2 204:2002**: gestión ambiental: aire: vehículos automotores: límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de gasolina. 1. ed. Quito: INEN, 2002a. 9 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2 205:2010**: vehículos automotores: bus urbano: requisitos. 1. ed. Quito: INEN, 2010b. 27 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2 207:2002**: gestión ambiental: aire: vehículos automotores: límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de diesel. 1. ed. Quito: INEN, 2002b. 9 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2266:2013**: transporte, almacenamiento y manejo de materiales peligrosos: requisitos. Segunda Revisión. Quito, DM: INEN, 29 ene. 2013e. Disponible em: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/05/NTE-INEN-2266-Transporte-almacenamiento-y-manejo-de-materiales-peligrosos.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2288:2000**: productos químicos industriales peligrosos: etiquetado de precaución: requisitos. Primera Edición. Quito, DM: INEN, 7 nov. 2000. Disponible em: <https://ia803004.us.archive.org/1/items/ec.nte.2288.2000/ec.nte.2288.2000.pdf>. Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 2565**: clasificación vehicular. 1. ed. rev. Quito: INEN, 2016a. Disponible em: <https://docplayer.es/24886320-Nte-inen-2656-primera-revision.html>. Acceso em: 6 maio 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 3864-1:2013**: símbolos gráficos: colores de seguridad y señales de seguridad. Primera edición. Quito, DM: INEN, 15 mayo 2013f. Disponible em: <https://www.aguaquito.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/IN-3-NORMA-TECNICA-NTN-INEN-ISO-3864-12013-S%C3%8DMBOLOS-GR%C3%81FICOS-COLORES-DE-SEGURIDAD-Y-SE%C3%91ALES-DE-SEGURIDAD.pdf>. Acceso em: 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **NTE INEN 3864-1838**: plaguicidas de uso agrícola: definiciones y clasificación. Segunda revisión. Quito, DM: INEN, 26 ago 2016b. Disponible em: [https://181.112.149.204/buzon/normas/nte\\_inen\\_1838-2.pdf](https://181.112.149.204/buzon/normas/nte_inen_1838-2.pdf). Acceso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **Resolución nº 16.382**. Quito: INEN, 2016c. Disponible em: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2016/12/RTE-034-4R.pdf>. Acceso em: 6 maio 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 011:2006**: neumáticos. Quito, D.C.: INEN, 2006. 18 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 034:2010**: elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores. Quito, D.C.: INEN, 2010c. 16 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 038:2010**: bus urbano. Quito, D.C.: INEN, 2010d. 10 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 043:2010**: bus interprovincial e intraprovincial. Quito: INEN, 2010e. 28 p. [.pdf].

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 078:2013**: transporte, almacenamiento y manejo de materiales peligrosos. Primera edición. Quito, DM: INEN, 17 abr. 2013g. Disponible em: <http://www.pudeleco.com/files/a17017b.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). **RTE INEN 2 017:2008**: control de emisiones contaminantes de fuentes móviles terrestres. 1. ed. Quito: INEN, 2008b. 13 p. [.pdf].

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC). **Anuario de Estadísticas de Transporte 2017**. Quito, D.C., dic. 2018. Disponible em: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas-de-transporte-2017/>. Acesso em: 12 mar. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC). **Boletín Técnico nº 01-2019-Transporte**: Anuario de Estadísticas de Transporte 2018. Quito, D.C., oct. 2019. Disponible em: [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018\\_ANET\\_BOLETIN.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_BOLETIN.pdf). Acesso em: 11 mar. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC). **Proyecciones Poblacionales**. Quito, D.C., [201-]. Disponible em: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/proyecciones-poblacionales/>. Acesso em: 04 mar. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INEC). **Tabulados y series históricas**. Quito, D.C., [2019]. Disponible em: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>. Acesso em: 12 mar. 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. Disponible 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: 04 mar. 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. Disponible 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). **Decisão nº 1, de 25 de junho de 1996**. Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los estados partes del Mercosur. Buenos Aires y Potrero de Los Funes: Mercosul, 25 jun. 1996a. Disponible em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=7E2A 409A66888CBB8325775F004AF65B>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul**: Protocolo de Ouro Preto. [Ouro Preto]: Mercosul, 17

dez. 1994a. Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/40-normativa/tratados-e-protocolos/120-protocolo-de-ouro-preto>. Acesso em: 20 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. 4 p. [.doc].

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 abril. 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 19, de 20 de novembro de 2002**. Regulamento técnico Mercosul de veículos da categoria M<sub>3</sub> para o transporte automotor de passageiros (ônibus rodoviário de média e longa distância). Buenos Aires: MERCOSUL, 20 nov. 2002. 29 p. [.pdf].

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 26, de 3 de agosto de 1994**. Fixação de assentos. Buenos Aires: MERCOSUL, 3 ago. 1994b. 9 p. [.doc].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 27, de 3 de agosto de 1994**. Instalação e uso de cintos de segurança. Buenos Aires: MERCOSUL, 3 ago. 1994c. 4 p. [.doc].

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 30, de 3 de agosto de 1994**. Sistemas de limpadores de para-brisas. Buenos Aires: MERCOSUL, 3 ago. 1994d. 12 p. [.doc].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 34, de 15 de julho de 2019.**

Documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e cargas. Santa Fé: Mercosul, 15 jul. 2019. Disponível em:

[https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864\\_RES\\_034-2019\\_PT\\_Documentos%20porte%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. Montevideo: MERCOSUL, 15 dez. 1992. 3 p. [.doc].

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 83, de 1994.** Sistemas de iluminação e sinalização veicular. [S. l.]: MERCOSUL, 1 jan. 1995. Disponível em:

[http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/E308AEB11416AFBF03258554005D236E/\\$File/RES\\_083-1994\\_PT\\_IllumSe%C2%A4aVehic.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/E308AEB11416AFBF03258554005D236E/$File/RES_083-1994_PT_IllumSe%C2%A4aVehic.pdf). Acesso em: 27 abr. 2020.

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. 1994e. 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 responsabilidade civil do proprietário. [Ouro Preto]: Mercosul, 15 dez. 1994f.

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: 20 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. 1996b. 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). **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). **Resolución nº 32, de 1994.** Espejos retrovisores. [S. l.]: Mercosur, 1 enero 1995. Disponível em: [http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/1AA4AC2D8A5F2C510325855700507A49/\\$File/RES\\_032-1994\\_ES\\_EspejoRetrovis.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/1AA4AC2D8A5F2C510325855700507A49/$File/RES_032-1994_ES_EspejoRetrovis.pdf). Acesso em: 27 abr. 2020.

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). **Ecuador.** [S. l.], [2017]. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/ecu/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

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 emergência 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 del coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay,** Asunción, 16 mar. 2020a. 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. 2020b. 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 amplía el artículo 2º del citado decreto. **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 28 mar. 2020c. Disponible em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62501>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Decreto nº 3.525. Por el cual se amplía el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 13 de abril hasta el 19 de abril de 2020, en 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. 2020d. Disponible em: [http://www.gacetaoficial.gov.py/index/detalle\\_publicacion/62569](http://www.gacetaoficial.gov.py/index/detalle_publicacion/62569). Acceso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.465**. Por el cual se amplía el artículo 3º del Decreto nº 3458 del 16 de marzo de 2020 “Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (Covid-19)”. Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 17 marzo 2020e. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cfe91a-DECRETON3465.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.537**. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 20 al 26 de abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (COVID-19). Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 18 abr. 2020f. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/3cdda1-DECRETON3537.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.564**. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 27 de abril al 3 de mayo de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (COVID-19). Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 abr. 2020g. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/523692-DecretoN3564Extensinaislamientopreventivodel27deabrilal3demayodel2020.PDF>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.576**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondiente a la fase 1 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 3 mayo 2020h. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/3bf7c4-DecretoN3576Fase1CuarentenaInteligente.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.619**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 2 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 mayo 2020i. Disponible em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/05612d-DECRETO3619n68bqrcx.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.706**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Asunción: Presidencia de la República del Paraguay, 14 junio 2020j. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/a2d441-DECRETO3706.pdf>. Acceso em: 16 jun. 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. 2020k. Disponible em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Finalizou a Reunião Técnica do Subgrupo 5 Transportes do Mercosul**. [Montevideú], [2019]. Disponible em: [https://www.parlamentomercosul.org/innovaportal/v/7720/2/parlasur/finalizou\\_a\\_reuni%C3%A3o\\_tecnica\\_do\\_subgrupo\\_5\\_transportes\\_do\\_mercosul.html](https://www.parlamentomercosul.org/innovaportal/v/7720/2/parlasur/finalizou_a_reuni%C3%A3o_tecnica_do_subgrupo_5_transportes_do_mercosul.html). Acceso em: 28 fev. 2020.

PERÚ. 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. 2020a. Disponible 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). Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. 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. 2020b. Disponible 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/>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. 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. 2020c. Disponible em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/prorroga-del-estado-de-emergencia-nacional-declarado-mediant-decreto-supremo-no-051-2020-pcm-1865180-2/>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. 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. 2020d. Disponible em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-prorroga-el-estado-de-emergencia-naciona-decreto-supremo-no-064-2020-pcm-1865482-3/>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. Decreto Supremo nº 075-2020-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. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 2020e. Disponible em: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que->

prorroga-el-estado-de-emergencia-nacional-decreto-supremo-n-075-2020-pcm-1865780-1/. Acesso em: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia de la República del Perú. Decreto Supremo nº 020-2020-SA. Decreto Supremo que prorroga la Emergencia Sanitaria declarada por Decreto Supremo nº 008-2020-SA. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 4 jun. 2020f. <http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/gaceta/admin/elperuano/462020/04-06-2020.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 083-2020-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 establece otras disposiciones. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 10 mayo 2020g. Disponível em: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/698139/DS\\_083-2020-PCM.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/698139/DS_083-2020-PCM.pdf). Acesso em: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 094-2020-PCM. Decreto Supremo que establece las medidas que debe observar la ciudadanía hacia una nueva convivencia social y prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 23 mayo 2020h. Disponível em: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/730522/Decreto\\_Supremo\\_N%C2%BA\\_094-2020-PCM.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/730522/Decreto_Supremo_N%C2%BA_094-2020-PCM.pdf). Acesso em: 16 jun. 2020.

PONCE, L. A. M. *et al.* **Mantenimiento y Conservación de Carreteras**. Tomo II. Alcoy: <sup>3</sup>ciencias, mar. 2018. *E-book*. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?id=EpNPDwAAQBAJ&pg=PA12&lpg=PA12&dq=rodadura+afirmada+ecuador&source=bl&ots=UHuQS5LOUj&sig=ACfU3U3PAnsL7jbRnB1ZUUocKst9Cos\\_Mg&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjdrjK1o3oAhVRH7kGHXPZBCMq6AEwAXoECAoQAQ#v=onepage&q=rodadura%20afirmada%20ecuador&f=false](https://books.google.com.br/books?id=EpNPDwAAQBAJ&pg=PA12&lpg=PA12&dq=rodadura+afirmada+ecuador&source=bl&ots=UHuQS5LOUj&sig=ACfU3U3PAnsL7jbRnB1ZUUocKst9Cos_Mg&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjdrjK1o3oAhVRH7kGHXPZBCMq6AEwAXoECAoQAQ#v=onepage&q=rodadura%20afirmada%20ecuador&f=false). Acesso em: 5 mar. 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., 1990, Assunção. **Anais** [...]. Assunção: [s. n.], 1990. Acesso em: 20 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 XXII. *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/75642\\_SGT5\\_2019\\_ACTA02\\_ANE22\\_PT\\_RProy.%20Res.%20GMC%20Limitador%20Velocidad.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreunionanexos/75642_SGT5_2019_ACTA02_ANE22_PT_RProy.%20Res.%20GMC%20Limitador%20Velocidad.pdf). Acesso em: 20 fev. 2020.

REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE". Mercosul/SGT nº 5/ATA 02/19. *In*: REUNIÃO DO SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 56., 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: Mercosul, nov. 2019c. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/55415/LVI\\_Reuniao\\_do\\_SGT\\_N\\_5\\_Transporte\\_.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/55415/LVI_Reuniao_do_SGT_N_5_Transporte_.html). Acesso em: jun. 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. 2018a. 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". Mercosur/SGT nº 5/ACTA nº 02/18. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 56., 2018, Montevideo. **Atas** [...]. Montevideo: Mercosur, 21 nov. 2018b. 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.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 53., 2018, Asunción. **Anales** [...]. Asunción: Mercosur, 2018c. 117 p. [.pdf].

REUNIÓN ORDINARIA SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5, 41., 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: 20 jan. 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINÁRIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”. Acta nº 01/20. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINÁRIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2020, Montevideú. **Atas** [...]. Montevideú: Mercosur, 27 e 28 sept. 2020. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018\\_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf). Acesso em: 18 jun. 2020.

SERVICIO PUBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT). **Resolucion de Directorio NRO. 01-D-SPRAT-2018**. Quito: SPPAT, 19 jun. 2018. Disponível em: [https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/resoluci%C3%B3n\\_de\\_directorio\\_nro.\\_01-d-sppat-2018%20%281%29.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/resoluci%C3%B3n_de_directorio_nro._01-d-sppat-2018%20%281%29.pdf). Acesso em: 27 mar. 2020.

SERVICIO PUBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT). **Resolucion de Directorio NRO. 002-D-SPPAT-2016**. Quito: SPPAT, 11 mayo 2016. Disponível em: <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/Resolucion-002-Funcionamiento-SPPAT.pdf>. Acesso em: 27 mar. 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/biblioteca/web/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. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 1989. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/biblioteca/web/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=16480>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 10, de 16 de junho de 1995**. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 1995. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/biblioteca/web/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=797>. Acesso em: 20 jan. 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. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 1999. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/biblioteca/web/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=6790>. Acesso em: 20 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. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 2001. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=10637>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 421, de 1º 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. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 1 abr. 2011. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 471, de 28 de junho de 2013**. Altera dispositivos da Circular SUSEP nº 008/1989. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 2013. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Circular nº 488, de 22 de maio de 2014**. Altera dispositivos da Circular SUSEP nº 171/2001. [Rio de Janeiro]: SUSEP, 2014. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=32982>. Acesso em: 20 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, [2011]. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SegRCOTMC.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). **Resolução CNSP nº 17, de 20 de dezembro de 1988**. Rio de Janeiro: SUSEP: CNPS, 20 dez. 1988. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=17504>. Acesso em: 20 jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). **Resolução CNSP nº 219, de 15 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C). Rio de Janeiro, 15 dez. 2010. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=27417>. Acesso em: 20 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. Brasília, DF: Imprensa Nacional, 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.

THE WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions: Brazil 2018**. Washington, DC, c2015a. [https://lpi.worldbank.org/domestic/environment\\_institutions/2018/C/BRA#chartarea](https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/BRA#chartarea). Acesso em: 3 dez. 2019.

THE WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions: Ecuador 2016**. Washington, DC, c2015b. Disponível em:

[https://lpi.worldbank.org/domestic/environment\\_institutions/2016/C/ECU#chartarea](https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2016/C/ECU#chartarea). Acesso em: 12 mar. 2020.

UNITED NATIONS (UN). Department of Economic and Social Affairs. **Population Data**. New York, c2019. Disponível em: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

URUGUAY. **COVID-19 en Rivera**: Gobierno presentó medidas especiales. Montevideo, 25 mayo 2020a. Disponível em: <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/conferencia-lacalle-pou-rivera-coronavirus>. Acesso em: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Decreto nº 93/020, de 13 de marzo de 2020**. Por el que se dispuso la emergencia sanitaria nacional, como consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID-19. Montevideo: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mar. 2020b. Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/644513/Resolución.+29.05.2020.+No+exigencia+de+vigencia+de+Permiso+Nacional+de+Circulación/be957a3e-1c0b-4e67-bc8c-d3b07e318067>. Acesso em: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 93/2020**. Montevideo: Presidencia de la República, 13 mar. 2020c. 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. 2020d. 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.

VELEZ, R. Protocolo para ingreso al Ecuador desde el extranjero mantiene el requisito de pruebas PCR y aislamiento preventivo. **El Comercio**, Quito, 2 jun. 2020. Disponível em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/protocolo-ingreso-ecuador-extranjero-aislamiento.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

WORLD BANK GROUP. **Doing Business 2020**: Comparing Business Regulation in 190 Economies. Washington, DC: World Bank Group, 2019. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf?sequence=24&isAllowed=y>. Acesso em: 4 mar. 2020.

WORLD BANK GROUP. **Doing Business 2020**: Economy Profile Ecuador. Washington, D.C.: World Bank Group, 2020. Disponível em: <https://portugues.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/e/ecuador/ECU.pdf>. Acesso em: 4 mar. 2020.

WORLD INTEGRATED TRADE SOLUTION (WITS). **Ecuador Trade Summary 2018**. [Washington, DC], [201-]. Disponível em: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ECU/Year/LTST/Summarytext>. Acesso em: 11 mar. 2020.

## 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 PBT acima de 57 t 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 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, 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, 2020c, p. 89).

## 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, p. 69).

**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*, dispendo 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 6 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: “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” (CONTRAN, 2016, não paginado).

**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 6 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.” (CONTRAN, 2017a, não paginado).  
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 m e 3,00 m. Parágrafo único. As cordas deverão ter distância máxima entre elas de 1,50 m, impedindo o derramamento da carga na via.” (CONTRAN, 2017a, não paginado).

**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

### Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)

#### **Resolução Conama nº 8, de 31 de agosto de 1993.**

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.**

Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores (Proconve).

#### **Resolução Conama 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. Traz tabelas para os limites máximos de ruídos para veículos em aceleração.

### 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 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 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 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 CTB.

**Resolução Contran nº 194, de 26 de maio de 2006** – Ementa: Dá nova redação ao art. 6º, da Resolução 181/2005 do Contran, de 1º de setembro de 2005.

O art. 6º passa a vigorar com a seguinte redação: “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” (CONTRAN, 2006a, não paginado).

**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 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 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. 1).

**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 318, de 05 de junho de 2009** – Ementa: Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional.

Contém limites de peso e comprimento de caminhão simples, caminhão com reboque, reboque, caminhão-trator com semirreboque, caminhão-trator com semirreboque e reboque e ônibus de longa distância. A circulação de veículos especiais ou de combinação de veículos com pesos ou dimensões superiores ao estabelecido somente será admitida através de autorização especial de trânsito, das autoridades competentes do país transitado. “Art. 3º O disposto nesta Resolução não impede a aplicação das disposições vigentes em cada Estado-Parte em matéria de circulação por rodovia que limitem os pesos ou as dimensões dos veículos em determinadas rotas ou obras de arte. [...] art. 4º Até que o procedimento de pesagem seja harmonizado, no âmbito do Mercosul, será obedecida a norma vigente do país transitado” (CONTRAN, 2009c, p. 2).

**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 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, 2009d, p. 1).

**Resolução Contran nº 334, de 6 de novembro de 2009** – Ementa: Isenta os veículos blindados do cumprimento do disposto no art. 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 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, aposto 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 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 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 PBT 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 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, não paginado).

**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 permitir “a utilização de pneus com banda extralarga (single) nos seguintes casos: (i) dos tipos 385/65 R22,5, exclusivamente em semirreboques e reboques que possuem de suspensão pneumática com eixos em tandem; e (ii) do tipo 395/80 R20 com aplicação específica para caminhões de salvamento e de combate a incêndio.” (CONTRAN, 2015h, não paginado). Além disso, ara as configurações do caso (i) exposto acima, “será admitido o peso bruto máximo, por conjunto de eixos em tandem, de 17 toneladas para o tandem duplo e de 25,5 toneladas para o tandem triplo” (CONTRAN, 2015h, não paginado).

**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 CTB.

Acrescenta o parágrafo único no art. 9º, o qual determina que é vedado o uso de painéis luminosos que reproduzam mensagens dinâmicas ou estáticas, à exceção dos painéis utilizados no transporte coletivo de passageiros com finalidade de informar o serviço ao usuário da linha (CONTRAN, 2016).

**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, incluindo assim os seguintes tipos de veículos: (i) os fabricantes de veículos de pequena série; (ii) os fabricantes de veículos artesanais; (iii) as réplicas de veículos; e (iv) os automóveis de carroceria Buggy – os quais ficam dispensados da obrigatoriedade do uso do freio ABS.

**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.

Altera o art. 7º da Resolução para: “Art. 7º Fica proibida a fabricação de veículo artesanal do tipo ônibus, micro-ônibus, motor-casa e caminhão, e de reboque e semirreboque com Peso Bruto Total (PBT) superior a 750 kg”. (CONTRAN, 2016d, não paginado).

**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: os vidros de segurança situados no teto dos veículos ficam excluídos dos limites fixados no caput deste artigo (CONTRAN, 2017). Ademais, o art. 4º dessa mesma resolução também foi modificado e a nova redação determina que “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)” (CONTRAN, 2017, não paginado).

**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 CTB.

**Resolução Contran nº 719, de 7 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 os incisos 1º e 2º do art. 12 da resolução supracitada, que passam a determinar obrigatoriedade do indicador de direção lateral, do farol de rodagem diurna e do dispositivo de sinalização de frenagem de emergência será aplicada para novos projetos de veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2021 (CONTRAN, 2018). Ademais esses itens serão obrigatórios para todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2023, sejam nacionais ou importados, e estes somente serão registrados e licenciados se atenderem a essas especificações. Por fim, altera também o item 4.21.1, do Anexo I, da mesma resolução, que passa a ter presença obrigatória (CONTRAN, 2018).

**Resolução nº 762, de 20 de dezembro de 2018** – Ementa: estabelece requisitos do sistema antispray para veículos tipo caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque.

## 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 CTB, 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 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 PBT 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 a 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 EQUATORIANA



# Autorizações, documentos de transporte e serviços

## CARGAS

### Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

**Resolução nº 32, de 1º de junho de 2012** – Ementa: Regulamento ao transporte comercial de carga leviana e mista do Equador.

Tem por finalidade regular o serviço de transporte comercial de carga leviana ou mista a nível nacional e garantir que as operadoras cumpram com as normas e requisitos gerais e específicos sobre transporte terrestre, trânsito e segurança vial, estabelecidos na *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, no seu regulamento e nas demais regulações emitidas pela ANT.

**Definição do serviço de transporte de carga leviana e mista:** é aquele que se presta a terceiras pessoas ou em troca de uma contraprestação econômica, sempre que não seja um serviço de transporte público, mediante o uso de caminhonetes de cabine simples ou caminhões leves com capacidade de carga menor que 3,5 t, para carga leviana, e/ou, em caminhonetes de cabine dupla, menor que 3,5 t e com capacidade máxima de 5 passageiros, incluindo o condutor, para carga mista; organizados em operadoras legalmente constituídas e autorizadas mediante licença de operação concedida pela Agencia Nacional de Tránsito ou GADs [Governos Autônomos Descentralizados – do espanhol, *Gobiernos Autónomos Descentralizados*, tradução nossa] que assumiram os poderes em conformidade com a Constituição e com as leis relevantes.

## PASSAGEIROS

### Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

**Resolução nº 108, de 2 de setembro de 2014** – Ementa: Regulamento de transporte terrestre turístico.

Tem por objetivo regular o serviço de transporte terrestre turístico a nível nacional, especificar o âmbito de competência da ANT e da Autoridade Nacional de Turismo, além de estabelecer as normas às quais se sujeitarão as pessoas jurídicas que se encontrem autorizadas para exercer, de forma habitual, essa atividade.

Define o transporte turístico como a mobilização de pessoas com *status* de turistas ou excursionistas, em veículos de empresas autorizadas a prestar o serviço de transporte terrestre turístico, devidamente aprovado e autorizado pela ANT, para ir a estabelecimentos ou locais de interesse turístico, através de pagamento livremente acordado entre as partes. Ademais, seu âmbito de operação também abrange o transporte transfronteiriço (que concerne à zona de integração fronteira estabelecida com a Colômbia e o Peru) e o transporte internacional e, para estes últimos

casos, a resolução afirma que a licença para o transporte turístico deverá ser emitida de acordo com as normas internacionais vigentes.

## PASSAGEIROS E CARGAS

### Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

**Resolução nº 95, de 13 de junho de 2013** – Ementa: Norma Técnica para o outorgamento de Licenças Internacionais de Condução.

A resolução estabelece que a Licença Internacional de Condução (do espanhol – *Permiso Internacional de Conducir*, tradução nossa) tem a vigência de um ano (ou até que a licença de condução nacional esteja dentro de sua validade) e é válida em todos os Estados que assinaram e ratificaram a Convenção sobre a regulamentação do tráfego interamericano de veículos automotores (Washington, 15 de dezembro de 1943), a Conferência das Nações Unidas sobre transportes rodoviários e transportes automóveis (Genebra, 23 de agosto a 19 de setembro de 1949) e a Convenção de Viena sobre Tránsito Viário (que entrou em vigor em 21 de maio de 1977). A resolução também determina que, para a emissão da licença são necessários os seguintes documentos: comprovante de identificação original (cédula de identidade equatoriana e/ou passaporte), licença de conduzir nacional original, cédula de votação original correspondente às últimas eleições, comprovante de pagamento da tarifa para a emissão da Licença Internacional de Condução e duas fotos atualizadas (coloridas e no tamanho passaporte).

**Resolução nº 118, de 28 de dezembro de 2015** – Ementa: Regulamento de procedimentos e requisitos para a emissão de Licenças de Condução.

Reitera o que é estabelecido pela Resolução ANT nº 95/2013 e estabelece definições e requisitos sobre a emissão de Licenças para Condutores Profissionais Andinos.

**Resolução nº 08, de 16 de março de 2017** – Ementa: Regulamento de procedimentos e requisitos para a matrícula veicular.

**Resolução nº 78, de 06 de novembro de 2018** – Ementa: Regulamento do transporte por conta própria.

A resolução tem por objetivo regular o transporte por conta própria, estabelecendo também que essa modalidade pode ser aplicada não só a cargas, mas também a passageiros, não incluindo transporte particular, familiar ou pessoal. Ademais, a resolução estabelece que se faz necessária uma autorização para esse tipo de transporte, sob a qual não se pode realizar transporte público ou comercial, e que deve estar amparada pela normativa internacional vigente e acordos sobre o tema. Essa norma também proíbe que, sob a autorização para o transporte por conta própria, se prestem serviços públicos de transporte (como turismo, carga leviana e carga mista). Ademais, não é permitido transferir ao consumidor os custos dessa operação de transporte, os quais são de responsabilidade da pessoa física ou jurídica que possui o Título Habilitante para esse serviço.

**Resolução nº 25, de 15 de maio de 2019** – Ementa: Regulamento de Revisão Técnica Veicular.

Disserta sobre a RTV obrigatória e se fundamenta, entre outras normas, nos convênios internacionais ratificados pelo Equador.

**Resolução nº 21, de 21 de março de 2020** – Ementa: Suspensão da computação de prazos e termos que correm dentro dos processos administrativos sancionatórios de operadoras de Transporte Terrestre.

Em razão da pandemia do coronavírus nos anos de 2019 e 2020, essa resolução determina que, de 17 de março de 2020 até o fim do estado de exceção, a computação de prazos e termos que estejam ocorrendo dentro dos procedimentos administrativos sancionatórios de operadoras de transporte terrestre. Dessa forma, escolas de condução profissionais ou não profissionais, os processos de habilitação veicular e qualquer outro processo administrativo exercido pela ANT ficam suspensos nesse período.

## Asembleia Nacional

**Lei nº 1, de 16 de outubro de 2009** – Ementa: Lei Orgânica de Empresas Públicas – LOEP.

A lei trata especificamente sobre a constituição de empresas públicas que operam nas esferas internacional, nacional, regional, provincial ou local, definidas como: entidades que pertencem ao Estado nos termos estabelecidos pela Constituição de la República, pessoas jurídicas de direito público, com patrimônio próprio, dotadas de autonomia orçamentária, financeira, econômica, administrativa e de gestão. Estarão destinadas à gestão de setores estratégicos, à prestação de serviços públicos, ao aproveitamento sustentável de recursos naturais ou de bens públicos e, em geral, ao desenvolvimento de atividades econômicas correspondentes ao Estado. Ademais, estabelece a forma de constituição desse tipo de empresa.

**Lei nº 1, de 07 de agosto de 2014** – Ementa: Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

A lei tem por objetivo organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar e controlar o transporte terrestre, o trânsito e a seguridade vial, com fins de proteger pessoas e bens que estejam sendo trasladados de um local a outro por meio da rede vial do território equatoriano. Ademais, a lei estabelece que o transporte internacional de mercadorias deve ser regido pelo disposto na própria lei e por tratados, convenções e acordos internacionais dos quais o Equador faça parte. Também reconhece o transporte internacional turístico, bem como o serviço de transporte de carga leviana e mista.

**Lei nº 0, de 02 de outubro de 2009**– Ementa: Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

As disposições desta lei regulam a constituição, organização, operação, fusão, cisão e liquidação de empresas públicas que não pertencem ao setor financeiro e que operam nas esferas internacional, nacional, regional, provincial ou local; e estabelecer os mecanismos de controle econômico, administrativo, financeiro e gerencial que serão exercidos sobre eles, em conformidade com o disposto na Constituição da República.

As empresas públicas são entidades que pertencem ao Estado nos termos estabelecidos pela *Constitución de la República*, pessoas jurídicas de direito público, com patrimônio próprio, dotadas de autonomia orçamentária, financeira, econômica, administrativa e de gestão. Estarão destinadas à gestão de setores estratégicos, à prestação de serviços públicos, ao aproveitamento sustentável de recursos naturais ou de bens públicos e, em geral, ao desenvolvimento de atividades econômicas correspondentes ao Estado.

**Lei nº 0, de 31 de dezembro de 2014** – Ementa: Lei Orgânica reformatória à Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

Realiza reformas na Lei nº 1/2014 e, entre elas está o estabelecimento do Sistema Público para o Pagamento de Acidente de Trânsito, com o objetivo de garantir a proteção das pessoas que fazem uso da rede vial do território equatoriano. Ademais, todos os veículos a motor devem pagar uma taxa referente a esse serviço, juntamente à taxa de matrícula veicular.

## Congreso Nacional

**Codificação nº 0, de 5 de novembro de 1999** – Ementa: Lei de Companhias

A lei trata especificamente sobre a constituição de companhias no Equador, que são definidas como: “Contrato de companhia é aquele pelo qual duas ou mais pessoas unem os seus capitais ou indústrias, para empreender em operações mercantis e participar de suas utilidades. Esse contrato é regido pelas disposições desta Lei, pelo Código de Comercio, pelos convênios das partes e pelas disposições do Código Civil” (ECUADOR, 1999, p. 1, tradução nossa).

As companhias podem ser de duas formas: em nome coletivo (entre duas ou mais pessoas sob uma razão social) ou em comando único (entre sócios responsáveis e sócios comandatários, ou seja, fornecedores de fundos). Para ambos os casos o contrato é celebrado por escritura pública, devendo conter o nome, a nacionalidade e o domicílio dos sócios, além de especificar quais estão autorizados a agir, assinar e gerenciar por ela, o tempo de duração, a soma das contribuições entregues (ou por entregar) para que a constituição seja realizada, bem como a razão social, objeto e domicílio da companhia.

## Presidente Constitucional de la República

**Decreto Supremo nº 1351, de 7 de julho de 1964** – Ementa: *Ley de Caminos*.

Estabelece que são caminhos públicos todas as vias de trânsito terrestre construídas para o serviço público e declaradas de uso público. Versa sobre as atribuições e deveres do Ministério de Obras Públicas e do Diretor Geral de Obras Públicas, das expropriações indenizações e litígios de caminhos, da conservação dos caminhos públicos, das sanções e do trâmite a elas relacionado e das principais definições acerca do tema central. Além disso, trata dos pesos e dimensões máximas no transporte terrestre, assunto mais profundamente abordado no regulamento da *Ley de Caminos*. Ademais, essa normativa afirma que as legislações internacionais sobre regulamentações de vialidade são declarados incorporados à lei.

**Acordo Ministerial nº 80, de 19 de agosto de 1965** – Ementa: Regulamento à *Ley de Caminos* da República do Equador.

Tem por objetivo regulamentar a *Ley de Caminos*, estabelecida no Decreto nº 1.351/1964, versando, entre outros temas, sobre o controle dos caminhos públicos, das atribuições do Diretor Geral de Obras Públicas e outros funcionários, sobre as normas do uso e conservação dos caminhos públicos e sobre a nomenclatura de classificação dos veículos, bem como sobre os seus pesos e dimensões máximos. Nesse sentido, estabelece que caso se faça necessário, por fins de interesse público, o transporte de cargas indivisíveis que excedam os pesos e dimensões máximos estabelecidos na própria legislação, é preciso emitir um **certificado de operação especial**, o qual terá vigência apenas para a viagem específica para o qual foi outorgado. Além disso, também estabelece a Tabela Nacional de Pesos e Dimensões (do espanhol – *Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones*, tradução nossa), que detalha e estabelece os tipos de veículos motorizados, reboques e semirreboques com suas possíveis combinações e seus correspondentes pesos e dimensões máximas permitidas.

**Decreto Ejecutivo nº 1137 de 19 de abril de 2012** – Ementa: Reforma do Regulamento à *Ley de Caminos* da República do Equador.

# Tarifas e pedágios

## PASSAGEIROS

**Resolução nº DIR/ANT nº 7/2012** – Ementa: Tarifas de transporte inter e intraprovincial.

Aprova os estudos relacionados à regulação de tarifas dos serviços de transporte terrestre interprovincial e intraprovincial no sistema de banda tarifária, determinando valores mínimos e máximos para as tarifas. Define, ainda, que o valor das tarifas deverá corresponder às variáveis de qualidade de serviço e de demanda, e que a aplicação do sistema de bandas tarifárias deverá respeitar as tarifas especiais previstas para crianças, adolescentes, pessoas com deficiências e maiores de 65 anos de idade

**Resolução DIR/ANT nº 161/2013** - Ementa: Regulamento de transporte público interprovincial de passageiros.

Estabelece três categorias de serviço de transporte terrestre de passageiros: A, AA e AAA, cada uma com características específicas. Determina que as operadoras de transporte público interprovincial de passageiros são obrigadas a colocarem em lugares visíveis nos locais de venda de passagens os valores respectivos das tarifas a serem cobradas por seus serviços.

**Resolução DIR/ANT nº 113/2014** – Ementa: Reforma ao regulamento de transporte público interprovincial de passageiros.

Estabelece que as tarifas a serem cobradas no nível de serviço de transporte de passageiros AAA devem ser de, no máximo, duas vezes as do serviço A, e que as tarifas do serviço AA devem ser, no máximo, 75% maiores que as do nível A.

**Resolução DIR/ANT nº 98/2019** – Ementa: Tarifas de transporte público interprovincial e intraprovincia.

Aprova a vigência dos estudos relacionados à regulação tarifária para os serviços de transporte público inter e intraprovincial em todo o país, contidos no seu Anexo I. A metodologia exposta vale apenas para o transporte nacional.

## CARGAS E PASSAGEIROS

**Lei nº 1/2008** – Ementa: Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridad Vial.

Rege sobre todo o transporte terrestre do país de forma geral. Com relação à aplicação de taxas e tarifas, determina que sua fixação em cada um dos serviços de transporte cabe à Diretoria da Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (DIR/ANT), à qual

também cabe fixar os valores dos títulos de habilitação e demais documentos pagos no âmbito de sua competência. Além disso, estabelece que é responsabilidade do Diretor Executivo da ANT realizar os estudos relacionados à regulação de tarifas dos serviços de transporte terrestre. Dita, ainda, que o Estado garantirá a prestação do serviço de transporte público terrestre ajustada aos princípios de universalidade e acessibilidade, impondo que gozarão de atenção preferencial pessoas com deficiências, adultos maiores de 65 anos de idade, mulheres grávidas, crianças e adolescentes, grupos para os quais deverá ser desenvolvido um sistema diferenciado de tarifas em todo o país, com exceção de mulheres grávidas.

**Decreto Executivo nº 1.196/2012** – Ementa: Regulamento à Lei de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

Regulamenta a Lei nº 1/2008. No que tange às tarifas, determina que cabe ao Diretor Executivo da ANT preparar as propostas de ajuste das tarifas do serviço de transporte terrestre no âmbito de suas competências e submetê-las à consideração da Diretoria para sua aprovação. Estabelece, ainda, que pessoas com deficiências, adultos maiores de 65 anos de idade, crianças e adolescentes terão direito a 50% de desconto nas passagens de transporte terrestre, explicando as condições necessárias para o uso desse benefício.

**Resolução DIR/ANT nº 19/2019** – Ementa: Quando Tarifário para o Ano de 2019.

Atualiza os valores das tarifas ligadas ao transporte terrestre prestadas pela ANT, como concessão de habilitações, emissão de licenças e autorizações, matrículas e homologações de veículos, renovações e cópias de documentos, entre outros. Lista um total de 212 serviços pagos e 107 serviços gratuitos.

**Lei nº 0/2017** – Ementa: Lei Orgânica do Sistema Nacional de Infraestrutura Vial do Transporte Terrestre.

Dispõe sobre a infraestrutura vial do transporte terrestre de forma geral. Dentre outras coisas, versa sobre a classificação das vias; os órgãos envolvidos no assunto; a conservação da infraestrutura do transporte terrestre; regulações sobre pesos e dimensões; infrações; e cobranças sobre o uso das vias. No que tange à cobrança de taxas, determina que a autoridade competente poderá cobrar ou autorizar taxas e tarifas viais pela emissão de certificados de circulação para o transporte de cargas especiais.

**Decreto Executivo nº 436/2018** – Ementa: Regulamento à Lei do Sistema de Infraestrutura Vial do Transporte Terrestre.

Aprofunda o nível de detalhamento da Lei nº 0/2017. Determina que poderão ser estabelecidas tarifas de pedágio na rede vial nacional, as quais serão fixadas com base nas diretrizes definidas pelo ministério regente, e que a viabilidade de colocar estações de pedágios na rede vial se dará pelo tráfego médio anual. Além disso, classifica os veículos em categorias para fins de diferenciação na cobrança de pedágios, e dita que outros fatores a serem levados em conta nesse sentido são os custos de capital, a manutenção e a operação do corredor vial, bem como o período de vida útil do projeto. Dita, ainda, que os pedágios deverão ser cobrados de todos os veículos, exceto ambulâncias, bombeiros e outros veículos que na concepção do ministério regente devam ser isentos ou possuir tarifa especial.

# Seguros

## CARGAS

### Serviço Público para Pago de Accidentes de Trânsito

**Resolução nº 2, de 11 de maio de 2016** – Normas para o Sistema Público para Pagamento de Acidentes de Trânsito

Estabelece normativas sobre o SPPAT, incluindo sua definição, abrangência, cobertura e procedimentos para seu acionamento em caso de acidente de trânsito. A resolução também determina que esse serviço público inclui a proteção às vítimas de acidentes de suscitados através de ferrovias, carros, locomotivas e autoferros, visto que os veículos que possuam matrícula estrangeira, para que possam circular no território equatoriano, devem pagar a taxa referente ao SPPAT dentro de 24 após o seu ingresso, e com uma vigência mínima de 30 dias.

As normas do SPPAT também determinam que somente são aplicáveis as seguintes exclusões a esse serviço público:

1. Quando se prove que o acidente não tenha sido consequência da circulação de um veículo automotor na rede vial do território equatoriano
2. Acidentes ocorridos como consequências de guerras, revoluções, terrorismo e sabotagem. (SPPAT, 2018, não paginado, tradução nossa).

**Resolução nº 1, de 19 de junho de 2018** – Reformar a Resolução de Diretório SPPAT número 002 emitida com data 11 de maio de 2016.

## PASSAGEIROS

### Agencia Nacional de Trânsito

**Circular, de 11 de março de 2015** – Ementa:

Por meio desta circular, a ANT comunica a substituição do SOAT pelo SPPAT, respondendo perguntas principais como: o que é o SPPAT, quem, como e onde se paga e qual a cobertura financeira do Sistema.

Cobertura do SPPAT:

- Falecimento: USD 5.000
- Deficiência: até USD 5.000
- Gastos Médicos: até USD 3.000
- Gastos Funerários: USD 400
- Mobilização de Vítimas: USD 200. (ANT, 2015a, p. 2, tradução nossa)

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Asamblea Nacional

**Lei nº 0, de 29 de março de 2011** – Ementa: Reforma Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial, Lei 1, Registro Oficial Suplemento 398, 07/08/2008.

No que se refere a seguros, essa lei criou o Fundo de Acidentes de Trânsito (FONSAT, do espanhol – Fondo de Accidentes de Tránsito, tradução nossa), com a finalidade de atender “[...] às vítimas transportadas ou transportadoras ou parentes das mesmas, em acidentes ocasionados por veículos não identificados ou sem seguro obrigatório de acidentes de trânsito.” (ECUADOR, 2011, p. 41, tradução nossa). O FONSAT, posteriormente, com a criação do Sistema Público para Pagamento de Acidentes de Trânsito (SPPAT, do espanhol – Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, tradução nossa), passou a atender não mais como um seguro, mas como um serviço público.

**Lei nº 1, de 31 de dezembro de 2014** – Ementa: Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

No quesito seguros, o Livro Quinto da Lei nº 1/2014 apresenta normativas acerca do asseguramento, estabelecendo a criação do Sistema Público para Pagamento de Acidentes de Trânsito (SPPAT, do espanhol – Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, tradução nossa), em substituição ao Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito (SOAT, do espanhol – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tradução nossa).

A lei também estabelece que todos os veículos a motor, sem restrição de nenhuma natureza, sejam de propriedade pública ou privada, deverão pagar anualmente a taxa referente ao SPPAT, conjuntamente aos valores correspondentes à matrícula veicular, conforme o calendário estabelecido pela ANT.

Dessa forma, fica garantido que toda pessoa vítima de acidente de trânsito ocorrido em território equatoriano tem plenos direitos a acessar serviços que se prestem através do SPPAT (exceções estão devidamente indicadas em seu regulamento). Ademais, esse Sistema não substitui em caso algum as responsabilidades civis originadas pelos causadores do acidente.

Observação: essas informações constam em artigos substituídos pela Lei nº 0/2014, que reformou a presente lei.

### Presidencia de la República

**Decreto Executivo nº 1.196, de 25 de junho de 2012** – Ementa: Regulamento à Lei de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridade Vial.

No quesito seguros, o decreto estabelece a obrigatoriedade do SOAT, o qual já não está mais em vigência, tendo sido substituído em 31 de dezembro de 2014 pela Lei nº 0/2014. Ademais, estabelece que o profissional que está realizando o transporte deve possuir *Apólice de Responsabilidade Civil* contratada por cada unidade de serviço, com fins de que, em caso de acidente, se cubra o risco de perdas materiais próprias e de terceiros

# Produtos perigosos

## CARGAS

### Congreso Nacional

**Lei 76/2007** – Ementa: Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade.

Estabelece o regime de infrações e sanções em relação ao desrespeito das normas e regulamentos técnicos expedidos pelo INEN.

**Lei 1/2008** – Ementa: Lei Orgânica do Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Vial.

Em seu art. 49, dispõe que o transporte terrestre de produtos perigosos, que por suas características corrosivas, reativas, explosivas, tóxicas, inflamáveis, biológicas, infecciosas e radioativas, e que apresentam riscos às pessoas e ao meio ambiente, será regido pelas leis pertinentes e pelos regulamentos específicos, assim como pelos instrumentos internacionais vigentes.

### Presidência da República

**Decreto Executivo 1.196/2012** – Ementa: Regulamento à Lei Orgânica do Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Vial.

Em seu capítulo II trata do transporte terrestre de mercadorias e substâncias tóxicas e perigosas. Determina as características que a carga e o veículo devem ter para poder circular, os deveres dos motoristas e operadores habilitados a transportar produtos perigosos. Além disso, estabelece as providências a serem tomadas quando for necessário fazer uma parada de emergência.

### Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN)

**NTE 439/1984** – Ementa: Cores, sinais e símbolos de segurança.

Estabelece as cores, os sinais e os símbolos de segurança, com o propósito de prevenir possíveis acidentes e potenciais danos à integridade física e à saúde das pessoas, assim como apresentar medidas a serem tomadas em casos de emergência.

**NTE 1.927/1992** – Ementa: Pesticidas. Armazenamento e transporte. Requisitos.

A norma estabelece as condições e precauções que devem ser levadas em conta para o armazenamento e o transporte de pesticidas e produtos afins. Define os requisitos para os locais de armazenagem; para os locais de carga e descarga e para o empilhamento dos produtos. Quanto ao

transporte, determina os requisitos para o transporte de pesticidas e para o treinamento dos motoristas, incluindo as medidas a serem tomadas pelo condutor do veículo em casos de emergência.

**NTE 1.962/1995** – Ementa: Locais de distribuição de pesticidas e produtos afins. Requisitos.

Estabelece os requisitos e precauções que devem ser levados em conta nos locais de distribuição de pesticidas e produtos afins. O Anexo A apresenta as medidas de segurança a serem tomadas em caso de derramamento de pesticidas e produtos afins.

**NTE 1.898/1996** – Ementa: Pesticidas. Classificações toxicológicas.

A norma determina a classificação toxicológica dos pesticidas e produtos afins, com base na em sua toxicidade aguda, assim como as definições necessárias para sua classificação – como, por exemplo, indicadores de absorção, de potenciais danos à saúde, de concentração letal, de intoxicação, entre outros.

**NTE 1.913/1996** – Ementa: Pesticidas etiquetados. Requisitos.

A norma define os requisitos das etiquetas dos recipientes que contém pesticidas e produtos afins. As etiquetas devem estar redigidas em espanhol, os sinais gráficos devem ser visíveis e não deve ter um tamanho inferior a 1,5 mm. Além disso, a informação deve estar disposta na horizontal e não é permitido o uso de outras cores que não respeitem a categoria toxicológica do produto. O anexo A apresenta os modelos de etiqueta a serem seguidos.

**NTE 2.288/2000** – Ementa: Produtos químicos industriais perigosos. Etiquetas de precauções. Requisitos.

Estabelece os requisitos para realização de etiquetas com as precauções e os riscos oferecidos por produtos químicos, utilizando linguagem de advertência. Não define onde devem estar posicionadas no recipiente. O anexo A traz diversos modelos de etiquetas a serem utilizados.

**NTE 1.076/2013** – Ementa: Prevenção de incêndios. Classificação e identificação de substâncias perigosas na presença de fogo.

Estabelece a classificação e o método de identificação de substâncias perigosas em presença de fogo, considerando três aspectos fundamentais (i) risco para a saúde; (ii) risco de inflamabilidade; (iii) risco de reatividade (instabilidade).

**NTE 2.078/2013** – Ementa: Pesticidas e produtos afins de uso agrícola. Manuseio da disposição final de recipientes vazios tratados com lavagem tripla.

Estabelece os requisitos para o manejo e a disposição final de recipientes vazios de pesticidas e produtos afins tratados com lavagem tripla, a fim de prevenir a contaminação ambiental.

**NTE 2.168/2013** – Ementa: Pesticidas. Amostragem.

Estabelece o procedimento para a tomada de amostras de pesticidas, produtos fitossanitários e produtos afins para a análise de qualidade.

**NTE 2.266/2013** – Ementa: Transporte, armazenamento e manuseio de materiais perigosos. Requisitos.

Estabelece os requisitos para o transporte, armazenamento e manuseio de produtos perigosos; alcançando as atividades de produção, comercialização, transporte, armazenamento e manuseio de produtos perigosos. Para os efeitos da norma são adotadas as definições do Regulamento para o Transporte de Produtos Perigosos da ONU, bem como as NTE 439, 1838, 1898, 1913, 1927, 1962, 2078, 2168, 1076 e 2288.

**NTE 3.864/2013** – Ementa: Símbolos gráficos. Cores e símbolos de segurança.

Estabelece as cores e os símbolos de identificação de segurança a serem utilizados em locais de trabalho e áreas públicas, a fim de evitar acidentes, de proteger contra incêndios e de fornecer informações sobre riscos à saúde e evacuação de emergência.

**NTE 1.838/2016** – Ementa: Pesticidas de uso agrícola. Definições e Classificação.

A norma estabelece a classificação de pesticidas de uso agrícola.

# Normas técnicas

## PASSAGEIROS

### Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN)

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 1323:2009** – Ementa: Veículos automotores. Carrocerias de ônibus. Requisitos.

Esta norma estabelece os requisitos gerais para o desenho, fabricação e montagem de carrocerias de ônibus para todas as modalidades. Define, por exemplo, o número mínimo de saídas de emergência de acordo com o número máximo de passageiros que o ônibus pode transportar. É obrigatória conforme o Registro Oficial nº 519 de 2 de fevereiro de 2009.

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 038:2010** – Ementa: Ônibus urbano.

Este regulamento técnico estabelece os requisitos a serem cumpridos pelos ônibus intraprovinciais e interprovinciais.

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 043:2010** – Ementa: Ônibus intraprovincial e interprovincial.

Este regulamento técnico estabelece os requisitos a serem cumpridos pelos ônibus intraprovinciais e interprovinciais de transporte massivo de passageiros, com a finalidade de proteger a vida e a segurança das pessoas, bem como conservar o meio ambiente e prevenir práticas que possam induzir os usuários finais ao erro. Define os limites de dimensões (altura, largura e comprimento) dos ônibus intra e interprovinciais.

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 2.205:2010** – Ementa: Veículos automotores. Ônibus urbanos. Requisitos.

Estabelece os requisitos a serem cumpridos pelos ônibus urbanos, a fim de proporcionar um nível adequado de segurança aos usuários. Define os limites de dimensões (altura, largura, comprimento) para ônibus e miniônibus urbanos.

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Ministerio del Ambiente

**Decreto Ejecutivo nº 3.516/2003** – Ementa: Limites permissíveis de níveis de ruído para fontes fixas e móveis, e para vibrações.

A norma estabelece os níveis permissíveis de ruídos no ambiente, provenientes de fontes fixas; os limites permissíveis de emissões de ruído de advindas de veículos automotores; os valores permissíveis de níveis de vibrações em edificações; e os métodos e procedimentos destinados a determinar os níveis de ruídos.

## Presidencia de la Republica

**Decreto Ejecutivo nº 1.196/2012** – Ementa: Regulamento à lei de transporte terrestre, trânsito e segurança vial.

O decreto dá disposições acerca dos itens a serem verificados e dos procedimentos para realização da Revisão Técnica Veicular (RTV), bem como dá diretrizes aos Centros de Revisão e Controle Veicular (CRCVs).

## Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN)

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 2204:2002** – Ementa: Gestão Ambiental. Ar. Veículos automotores. Limites permitidos de emissões produzidas por fontes móveis terrestres de gasolina.

Esta norma estabelece os limites permitidos de emissões de contaminantes produzidas por fontes móveis terrestres (veículos automotores) a diesel.

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 2207:2002** – Ementa: Gestão Ambiental. Ar. Veículos automotores. Limites permitidos de emissões produzidas por fontes móveis terrestres de diesel.

Esta norma estabelece os limites permitidos de emissões de contaminantes produzidas por fontes móveis terrestres (veículos automotores) a gasolina.

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 011:2006** – Ementa: Pneumáticos.

Este regulamento estabelece os requisitos técnicos a serem cumpridos pelos pneumáticos destinados ao uso em veículos, com o objetivo de garantir a segurança humana, a saúde e o meio ambiente, bem como evitar a realização de práticas que possam induzir ao erro e gerar prejuízos aos usuários finais.

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 017:2008** – Ementa: Controle de emissões contaminantes de fontes móveis terrestres.

Este regulamento técnico estabelece os procedimentos para o controle das emissões contaminantes de fontes móveis terrestres, com o objetivo de proteger a vida e a saúde humana, animal e vegetal, e o meio ambiente, sem prejudicar a eficiência dos veículos automotores.

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 1155:2009** – Ementa: Veículos automotores. Dispositivos para manter ou melhorar a visibilidade.

Esta norma estabelece os dispositivos mínimos de iluminação, espelhos retrovisores e sinalização luminosa para os veículos automotores, a fim de garantir a máxima visibilidade do condutor e que a presença e os movimentos do veículo sejam facilmente identificados por pedestres e outros condutores de veículos.

**Reglamento Técnico Ecuatoriano (RTE) INEN 034:2010** – Ementa: Elementos mínimos de segurança de veículos automotores.

Este regulamento técnico estabelece os requisitos mínimos de segurança que os veículos automotores devem cumprir, com a finalidade de prevenir riscos à saúde e à vida das pessoas, bem como evitar práticas que possam induzir os usuários ao erro. Determina que para vidros de segurança a NTE 1669 seja seguida e que, para o sistema de iluminação, aplique-se a NTE 1155 s.

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 2185:2010** – Ementa: Material de fricção para o sistema de freios de veículos automotores. Requisitos e inspeção.

Esta norma estabelece os requisitos para os ensaios de certificação do material de fricção empregado nos sistemas de freios dos veículos automotores.

**Norma Técnica Ecuatoriana (NTE) INEN 1669:2011** – Ementa: Vidros de segurança para veículos automotores. Requisitos.

Esta norma estabelece os requisitos a serem cumpridos pelos vidros de segurança para veículos automotores (para-brisas, janela traseira e janelas laterais fixas e móveis) fabricadas e/ou comercializadas no Equador.

# Infrações e sanções

## CARGAS

**Regulamento Técnico Equatoriano nº 078/2013** – Ementa: Transporte, armazenamento e manejo de materiais perigosos.

Determina, no art. 1º, item 12, que o descumprimento às normas por ele estabelecidas será sancionado conforme previsto na Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade e demais leis vigentes, segundo sua gravidade e o risco que implique para os usuários.

**Lei nº 76/2007** – Ementa: Lei do Sistema Equatoriano de Qualidade.

Versa, no Título IV – Das Infrações e Sanções, sobre as faltas e punições previstas no que tange ao descumprimento de normas técnicas equatorianas. Destaca que, ao descumprimento de normas técnicas no transporte de produtos sujeitos a estas, caberá sanção de multa de cinco mil a dez mil dólares estadunidenses. Além disso, dita que, para determinar as sanções, o Ministerio de Industrias y Productividad deverá levar em conta: a) a gravidade do dano causado; b) o nível de participação e benefício obtido dela; c) a intencionalidade no cometimento da infração; e d) a reincidência. Determina, ainda, que a reincidência nas infrações que estabelece dará lugar à cobrança do dobro da multa prevista em cada caso, além do fechamento temporário ou definitivo do estabelecimento. Será considerado reincidente quem for sancionado duas vezes ou mais dentro do mesmo ano calendário pelo cometimento de uma mesma infração.

## CARGAS E PASSAGEIROS

**Lei nº 1/2008** – Ementa: Lei Orgânica de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridad Vial.

Rege sobre todo o transporte terrestre do país de forma geral. Com relação às infrações e sanções cabe destacar a Seção II – Das Infrações e Sanções Administrativas para as Operadoras, que estabelece uma série de infrações ligadas às empresas de transporte, as quais são classificadas em primeira classe (punidas com multa de quatro salários mínimos), segunda classe (punidas com multa de seis salários mínimos) e terceira classe (punidas com multa de oito salários mínimos). Ao todo, são listadas 30 infrações. Não é feita, na lei, uma distinção entre infrações para o transporte de cargas e para o de passageiros.

**Decreto Executivo nº 1.196/2012** – Ementa: Regulamento à Lei de Transporte Terrestre, Trânsito e Seguridad Vial.

Regulamenta a Lei nº 1/2008. Versa sobre procedimentos ligados à imposição de sanções para as infrações no Capítulo I, no qual são apontados prazos e ações a serem tomadas por cada parte envolvida. Além disso, dispõe, no capítulo II, sobre o transporte terrestre de mercadorias e substâncias tóxicas e perigosas. No que tange à fiscalização, estabelece que o controle estará a cargo

da Agência Nacional de Trânsito, suas unidades administrativas e dos Governos Autônomos Descentralizados (GADs), no âmbito de suas competências.

**Lei nº 0/2017** – Ementa: Lei Orgânica do Sistema Nacional de Infraestrutura Vial do Transporte Terrestre.

Dispõe sobre a infraestrutura vial do transporte terrestre de forma geral. Versa, no Capítulo VII, sobre as infrações que afetam a infraestrutura vial, classificando-as em leves, graves e muito graves, e estipulando multas para cada nível. Para a gradação da sanção a ser aplicada, aponta que será levado em conta: 1) a existência de intencionalidade; 2) a natureza dos prejuízos causados; e 3) a reincidência.

**Decreto Executivo nº 436/2018** – Ementa: Regulamento à Lei do Sistema de Infraestrutura Vial do Transporte Terrestre.

Regulamenta a Lei nº 0/2017 e versa, no Capítulo IV, sobre o procedimento de aplicação das sanções administrativas sobre as infrações contra o sistema de infraestrutura vial do transporte terrestre. Aborda, dentre outros pontos, a detenção de veículos e a execução do controle de fiscalização sobre a vias.

**Resolução DIR/ANT nº 098/2016** – Ementa: Regulamento de homologação, uso e validação de sistemas, dispositivos e equipamentos tecnológicos para a detenção e notificação de infrações de trânsito.

Versa sobre a utilização de sistemas e dispositivos tecnológicos na fiscalização de transporte. Dita que as informações emitidas e registradas pelos dispositivos de controle de trânsito e transporte devidamente calibrados e homologados, sejam estes eletrônicos, magnéticos, digitais ou analógicos, além de fotografias, vídeos e similares constituem meios de prova nesse sentido.

**Resolução DIR/ANT nº 28/2015** – Ementa: Regulamento de infrações e sanções administrativas para as operadoras de transporte terrestre e seu procedimento.

Regulamenta o tema de infrações e sanções relativas às operadoras de transporte terrestre e seu procedimento de aplicação, ressaltando que as infrações a esse respeito são aquelas listadas na Lei nº 1/2008. Prevê, no art. 10, que em caso de reincidência dentro de um período de 12 meses a partir da imposição da primeira sanção deverá ser aplicada a sanção do nível superior seguinte. Além disso, dita que em caso de cometimento simultâneo de várias infrações, flagrância ou sério dano causado ao interesse público a Direção Executiva da ANT ou seu Delegado poderão ditar como medida provisória: a) suspensão da operadora; b) suspensão da unidade; c) suspensão da rota; d) suspensão da frequência; e) qualquer outra medida de caráter urgente para evitar que sejam cometidas novas infrações.

# Transporte ferroviário de cargas e passageiros

## CARGAS E PASSAGEIROS

### Congreso Nacional

**Lei nº 1, de 31 de dezembro de 2014** – Ementa: Lei orgânica de transporte terrestre, trânsito e seguridade vial.

Não estabelece normativas diretamente sobre o transporte ferroviário, mas determina normas acerca do transporte terrestre, as quais, de acordo com o Decreto Executivo nº 1.196/2012, devem ser seguidas pelos condutores e empresas do ramo férreo.

### Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP)

**Resolução nº 5, de 20 de maio de 2010** – Estatuto orgânico de gestão organizacional por processos da *Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador*, FEEP.

### Presidencia de la Republica

**Decreto Ejecutivo nº 1.196, de 25 de junho de 2012** – Ementa: Regulamento à Lei de transporte terrestre, trânsito e seguridade vial.

No que concerne ao transporte ferroviário, esse decreto estabelece as normas para a circulação em ferrovias, estabelecendo que o condutor deve possuir licença de condução do tipo E1, seguir regulamentos estabelecidos na *Ley Orgánica de Transporte Terrestre* e em resoluções da ANT. Estabelece também normas de segurança em casos de cruzamento da ferrovia com outras vias públicas e dispõe sobre os cuidados com pedestres.

## APÊNDICE 3 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL



# Comunidad 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 9 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 2.102, de 23 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*), e 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 399/1997** – 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 CAN nº 617/2005** – 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 26/2011GMC/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 19/2002/GMC/Mercosul** – Ementa: Regulamento Técnico do Mercosul de veículos da categoria M3 para o transporte automotor de passageiros (ônibus rodoviário de média e longa distância).

A resolução determina que todos os ônibus deverão possuir um extintor de incêndio que cumpra com os requisitos de fabricação, manutenção e controle de carga periódica (do extintor de incêndio) das normas estabelecidas no Mercosul.

**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 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. 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 nº6/1992/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 26/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Fixação de assentos.

O regulamento tem como objetivo reduzir ao mínimo as possibilidades de falhas produzidas por forças que possam atuar sobre o conjunto de assentos em um impacto por choque de veículos. Também estabelece os requisitos que o sistema de assentos deve cumprir e o método de ensaio para inspecionar os assentos.

**Resolução nº 27/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Instalação e uso de cintos de segurança.

A resolução define que os automóveis, caminhonetes, caminhões, veículos mistos e os transportes escolares estarão equipados de fábrica, obrigatoriamente, com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros sentados, incluindo o motorista. Esses cintos devem cumprir com o estabelecido pelas normas técnicas harmonizadas pelos países signatários. Além disso, constam na resolução os critérios para a instalação dos cintos de segurança nos veículos indicados anteriormente.

Quanto ao transporte de passageiros, é estabelecido que nos veículos de transporte público de passageiros de longa distância que não disponham de proteção específica para os passageiros da primeira fila de assentos, serão colocadas correias de sustentação modelo "pélvico" (abdominal ou de cintura), e no assento da última fila localizado em frente ao corredor de trânsito.

**Resolução nº 30/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Sistemas de limpadores de para-brisas.

Determina que os Estados-Partes não poderão limitar nem proibir a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, matrícula ou o uso dos veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no Regulamento Harmonizado "SISTEMA DE LIMPADORES DE PARA-BRISAS DE AUTOMÓVEIS E MÉTODO PARA A DETERMINAÇÃO DO LUGAR GEOMÉTRICO DOS OLHOS", que consta como Anexo dessa resolução.

O anexo estabelece os requisitos que o sistema de limpadores de para-brisas deve cumprir, com especificações para o sistema de varetas, para a velocidade das varetas e para a água varrida pelas varetas. Além disso, é definido um ensaio para inspecionar o sistema.

**Resolução nº 32/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Espelhos retrovisores.

Estabelece um regulamento harmonizado para espelhos retrovisores, estabelecendo requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores a fim de proporcionar uma prevenção contra impactos e que o condutor tenha uma retrovisão clara e desobstruída.

**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 juizado civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

**Resolução nº 05/2017/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, de 15 de dezembro de 1992** – 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 83/1994/GMC/Mercosul** – Ementa: Sistemas de iluminação e sinalização veicular.

Define que os Estados-Parte não poderão limitar ou proibir a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, licenciamento ou uso de veículos novos que cumpram com os requisitos relativos a sistemas de iluminação e sinalização veicular estabelecidos nas Resoluções Contran nº 680/1987 e nº 692/1988 (do Brasil) ou no Anexo I do Decreto nº 875/1994 (da Argentina), considerando-se as ressalvas estabelecidas pelo art. 2º desta resolução.

**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 expreso 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 18394/2019/ASTEC/DIR-ANTT





AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA  
ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 18394/2019/ASTEC/DIR-ANTT

Brasília, 16 de dezembro de 2019.

A Sua Senhoria o Senhor

**MORENO PLACENCIA DANIELA MACARENA**

Analista de Transporte Terrestre 2

Direção de Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Rodoviária

**EQUADOR**

**Assunto:** Informações do arcabouço regulatório sobre o Transporte Internacional Terrestre.

Prezado Senhor,

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, criada em 2001, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, em sua esfera de atuação, tem a responsabilidade de representar o Brasil junto 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 16/12/2019, às 11:11, 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 **2251577** e o código CRC **3F27C43C**.

---

Referência: Processo nº 50500.425369/2019-87

SEI nº 2251577

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 – OFÍCIO SEI  
Nº 3888/2020/ASTEC/DIR-ANTT





AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA  
ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 3888/2020/ASTEC/DIR-ANTT

Brasília, 02 de março de 2020.

A Sua Senhoria a Senhora  
**Enga. LORENA ELIZABETH BASTOS BARRERA**  
Encarregada do Transporte Internacional Terrestre por Rodovia  
Agência Nacional de Trânsito do Equador

**Assunto: Apresentação do Projeto e da Equipe**

Prezada Senhora,

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada em 2001, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, em sua esfera de atuação, tem a responsabilidade de representar o Brasil junto aos Organismos Internacionais e em Convenções, Acordos e Tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões que envolvem países da América do Sul. Os acordos celebrados nessas reuniões constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

É indispensável que a Agência conheça na íntegra a legislação e os procedimentos adotados nos outros países para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Para que este objetivo seja alcançado, além de se ter acesso a todos os instrumentos normativos que regem o transporte rodoviário internacional e às normas vigentes em cada um dos países envolvidos, faz-se necessário o conhecimento do conteúdo de tais documentos e que seja realizada uma análise sobre as diferenças entre eles.

Por meio de Termos de Execução Descentralizada, celebrados entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), através do seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) realizou e vem executando vários Projetos (Resumo abaixo) no âmbito dos aspectos supramencionados.

Breve resumo e apresentação dos projetos conduzidos pelo LabTrans/UFSC para a ANTT:

- A ANTT e a UFSC, através do LabTrans, vêm realizando uma série de projetos relacionados aos Transporte Internacional Terrestre de Cargas e Passageiros;
- Inicialmente, em 2014, a ANTT e UFSC celebraram Convênio para a

realização do projeto intitulado "Aprimoramento do Marco Regulatório e Fiscalizatório do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros", que resultou no levantamento, organização em banco de dados e sistematização do arcabouço legal e regulatório - composto de Resoluções, Diretrizes e Decisões dos Grupos e Câmaras do MERCOSUL, acordos internacionais, Leis, Decretos-Lei, Decretos do Poder Executivo, Portarias do Ministério dos Transportes, Resoluções e Portarias da ANTT e demais resoluções, bem como acordos firmados através das reuniões que envolvem os países da América do Sul - que rege o transporte internacional terrestre de cargas e passageiros;

- Em seguimento a esse projeto, foi celebrado novo convênio entre ANTT e UFSC, em 2016, tendo como objeto o "Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos Países que mantêm Acordo com o Brasil". No referido projeto, foram levantadas as legislações aplicáveis ao transporte internacional terrestre, bem como identificadas as práticas operacionais e procedimentos adotados pelos países estudados, que restrinjam ou conflitem com os regulamentos e acordos firmados pelo Brasil, com o objetivo de: (i) subsidiar a celebração, pelo Brasil, de novos acordos bilaterais e/ou multilaterais no âmbito do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); (ii) propor a harmonização entre a Legislação brasileira e a internacional, em cumprimento ao ATIT; e (iii) apresentar proposta de um Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros único a ser adotado pelos países signatários do referido Acordo. Foram analisadas e comparadas as Normativas da Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa;
- Por fim, em 2019 foi celebrado entre ANTT e UFSC novo Convênio para a execução do projeto denominado "Elaboração de Estudos complementares das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros dos Países da América do Sul, visando a Harmonização Legislativa no âmbito do ATIT e da CAN", a fim de completar o rol de países membros da Comunidade Andina (CAN) analisados, com a extensão dos estudos para a Colômbia e Equador, assim como para o Suriname (que não é membro da CAN) - os quais ainda não celebraram acordo de transporte internacional com o Brasil -, propondo a harmonização da legislação entre os 13 países, bem como entre as normas do ATIT e da CAN.

Assim, para atendimento do objeto desse último projeto, impõe-se complementar as ações que já vêm sendo executadas, por meio de reunião dos instrumentos normativos do Equador, Colômbia e Suriname e a análise necessária à comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os Acordos Bilaterais, com o ATIT e com as normativas da CAN. Esta tarefa será desenvolvida pelos Consultores Técnicos do LabTrans/UFSC: Adv. Renata Trevisan e o Eng. Nelson Caldeira Jr.

Para o cumprimento da missão que lhes foi designada, faz-se necessário o estabelecimento de contatos com as entidades e técnicos envolvidos no Transporte Internacional Terrestre no âmbito da CAN.

Colocando-me a disposição para demais esclarecimentos que se fizerem necessários, antecipadamente agradeço a atenção dispensada.

Atenciosamente,

**NOBORU OFUGI**

Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros



Documento assinado eletronicamente por **NOBORU OFUGI, Comissionado**, em 02/03/2020, às 11:45, 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 **2852938** e o código CRC **FB105AAD**.

Referência: Processo nº 50500.019575/2020-95

SEI nº 2852938

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 3 – REQUERIMENTO DE LICENÇA ORIGINÁRIA DA ANTT – HABILITAÇÃO





SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS – SUROC GERÊNCIA DE REGISTRO E ACOMPANHAMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS - GERAR
<b>TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS</b> <b>REQUERIMENTO DE LICENÇA ORIGINÁRIA - HABILITAÇÃO</b>

CNPJ		TIPO	
		<input type="checkbox"/> EMPRESA	<input type="checkbox"/> COOPERATIVA
RAZÃO SOCIAL			
NOME FANTASIA			
PAÍS(ES) DE DESTINO			
RESPONSÁVEL (S) PELA EMPRESA			
ENDEREÇO DA EMPRESA (LOGRADOURO - NÚMERO - COMPLEMENTO)			
BAIRRO	CIDADE	ESTADO	CEP
TELEFONES (DDD - NÚMERO)		FAX (DDD - NÚMERO)	
E-MAIL		SITE	

Declaro para todos os fins que assumo inteira responsabilidade pela veracidade e atualização das informações prestadas neste requerimento, assim como pela documentação entregue.

Declaro conhecer a legislação vigente, particularmente a Resolução ANTT nº 5.840, de 22/01/2019.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(nome por extenso do responsável pela requerente)



## ANEXO 4 – FORMULÁRIO DA ANT PARA OBTENÇÃO DE LICENÇA ORIGINÁRIA



 <b>Agencia Nacional de Tránsito</b>	<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>									
	<b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>									
	<b>FORMULARIO SOLICITUD DE PERMISO ORIGINARIO</b>									
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>										
<b>NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL</b>										
<b>REQUISITOS PARA PERMISO ORIGINARIO - MERCANCÍAS</b>										
a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente.										
b) Copia del nombramiento o designación del representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente										
c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa.										
d) Carta de compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes o de su respectivo certificado. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina.										
e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen:										
<b>ÁMBITO DE OPERACIÓN</b>										
<b>ECUADOR</b>			<b>COLOMBIA</b>			<b>PERÚ</b>			<b>BOLIVIA</b>	
f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita, con indicación de los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing), acompañados de los documentos e información señalados en el artículo 59 de la presente Decisión										
g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita, indicando los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing), acompañando los documentos e información señalados en el artículo 65 de la presente Decisión; y,										
e) Documento (poder) que acredite la representación legal de la empresa en los Países Miembros por donde el transportista desea operar, que contenga su vigencia y las facultades y responsabilidades administrativas, aduaneras, comerciales y judiciales, consignando ciudad y dirección del domicilio del representante legal, y de ser el caso, su registro del contribuyente activo y habido.										
Antes de expedir el Permiso Originario, el organismo nacional competente del País Miembro respectivo evaluará los antecedentes y la capacidad del transportista. (Artículo 12 Resolución 2101)										
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA PAIS DE ORIGEN (OBLIGATORIO)</b>										
<b>RUC</b>			<b>NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL</b>							
<b>CORREO ELECTRÓNICO</b>			<b>DIRECCIÓN Y CIUDAD</b>				<b>TELÉFONOS FIJO Y CELULAR</b>			

DATOS DEL(OS) REPRESENTANTE(S) LEGAL(ES) - PERSONA NATURAL O JURÍDICA EN PAÍS MIEMBRO (OBLIGATORIO)		
NIT-RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
PARA CONOCIMIENTO		
<p>El Permiso Originario tiene una vigencia de cinco años. Su vigencia se prorrogará automáticamente y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una resolución o decisión firme del organismo nacional competente que la suspenda o cancele, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 45 de la presente Decisión.</p> <p>No obstante ello, los Países Miembros están facultados para tomar las acciones de verificación periódica que crean convenientes.</p>		
<p>El Representante legal es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.</p>		

## ANEXO 5 – REQUERIMENTO DE LICENÇA COMPLEMENTAR DA ANTT – HABILITAÇÃO





AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS – SUROC GERÊNCIA DE REGISTRO E ACOMPANHAMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS - GERAR			
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS REQUERIMENTO DE LICENÇA COMPLEMENTAR - HABILITAÇÃO			
RAZÃO SOCIAL			IDENTIFICAÇÃO FISCAL - PAÍS DE ORIGEM
PAÍS DE ORIGEM	Nº LICENÇA ORIGINÁRIA	DATA DE EXPEDIÇÃO	VALIDADE
CADASTRO DE REPRESENTANTE LEGAL			
NOME			
CNPJ/CPF		CARTEIRA DE IDENTIDADE	
ENDEREÇO COMERCIAL DO REPRESENTANTE			
LOGRADOURO - NÚMERO - COMPLEMENTO			
BAIRRO	CIDADE	ESTADO	CEP
TELEFONES (DDD - NÚMERO)		FAX (DDD - NÚMERO)	
ENDEREÇO RESIDENCIAL DO REPRESENTANTE			
LOGRADOURO - NÚMERO - COMPLEMENTO			
BAIRRO	CIDADE	ESTADO	CEP
TELEFONES (DDD - NÚMERO)		FAX (DDD - NÚMERO)	
E-MAIL		SITE	

Declaro para todos os fins que assumo inteira responsabilidade pela veracidade e atualização das informações prestadas neste requerimento, assim como pela documentação entregue.  
Declaro conhecer a legislação vigente, particularmente a Resolução ANTT nº 5.840, de 22/01/2019.  
Declaro ainda que serei representante legal da empresa, enquanto a mesma não informar a designação de outro, ou enquanto eu não houver comunicado por escrito a desistência da representação, assumindo, enquanto perdurar, todos os encargos decorrentes das operações da representada no Brasil.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



ANEXO 6 – REQUERIMENTO DA ANTT PARA  
AUTORIZAÇÃO DE CARÁTER OCASIONAL E DE  
CARGA PRÓPRIA DE EMPRESA BRASILEIRA





AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

<b>SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS – SUROC</b> <b>GERÊNCIA DE REGISTRO E ACOMPANHAMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS - GERAR</b>
<b>TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS</b> <b>REQUERIMENTO DE AUTORIZAÇÃO DE CARÁTER OCASIONAL</b>

RAZÃO SOCIAL			
NOME FANTASIA			
CNPJ/CPF		RESPONSÁVEL PELA EMPRESA	
ENDEREÇO DA EMPRESA (LOGRADOURO - NÚMERO - COMPLEMENTO)			
BAIRRO	CIDADE	ESTADO	CEP
TELEFONES (DDD - NÚMERO)	FAX (DDD - NÚMERO)	E-MAIL (OBRIGATÓRIO)	
PAÍS DE DESTINO	PRAZO DA VIAGEM (MÁXIMO 180 DIAS)	QUANTIDADE APROXIMADA DE VIAGENS	
<b>INFORMAÇÕES SOBRE AS VIAGENS</b>			
	VIAGEM DE IDA	VIAGEM DE VOLTA	
EXPORTADOR			
IMPORTADOR			
LOCAL DE ORIGEM			
LOCAL DE DESTINO			
FRONTEIRAS UTILIZADAS			
DESCRIÇÃO DA CARGA			
MOTIVO DA VIAGEM			
<input type="checkbox"/> CARGA PRÓPRIA			
<input type="checkbox"/> OUTRO: _____			

Declaro para todos os fins que assumo inteira responsabilidade pela veracidade e atualização das informações prestadas neste requerimento, assim como pela documentação entregue.

Declaro conhecer a legislação vigente, particularmente a Resolução ANTT nº 5.840, de 22/01/2019.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



ANEXO 7 – FORMULÁRIO DA ANT PARA  
OBTENÇÃO DE LICENÇA ORIGINÁRIA  
ESPECIAL PARA TRANSPORTE POR  
CONTA PRÓPRIA



 <b>Agencia Nacional de Tránsito</b>	<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>	
	<b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>	
	<b>FORMULARIO PERMISO ESPECIAL ORIGEN PARA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA</b>	
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>		
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL	PAÍS DE ORIGEN	N°. AUTORIZACIÓN POR CUENTA PROPIA
<b>REQUISITOS PARA PERMISO ESPECIAL ORIGEN PARA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA- MERCANCÍAS</b>		
1. Documento que acredite la existencia legal de la empresa en su país de origen		
2. Copia del nombramiento o designación de representante legal vigente y registrado en el registro mercantil.		
3. Copia del Ruc del Representante Legal ( Señalar si es Persona Natural o Jurídica) la cual deberá también registrarse ante el SENAE.		
4. Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil de las unidades vehiculares.		
5. Copia simple y legible de las matrículas de los vehículos y/o unidades de carga propias, que se van a habilitar.		
6. Copia simple y legible de los certificados de Operación regular vigentes.		
7. Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar		
COLOMBIA	PERÚ	BOLIVIA
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA (OBLIGATORIO)</b>		
RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
<b>FIRMA</b>		
<b>PARA CONOCIMIENTO</b>		
<p><b>NOTA:</b> Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, <u>cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución</u> y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación. La vigencia del Permiso es de dos años y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa.</p>		
<p><b>NOTA:</b> El Representante legal es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.</p>		



ANEXO 8 – MODELO DE SOLICITAÇÃO DA ANTT  
PARA EXPEDIÇÃO OU RENOVAÇÃO DE  
LICENÇA ORIGINÁRIA





Para fins de orientação as empresas, segue modelo de solicitação de Licença Originária para operação do transporte rodoviário internacional coletivo de passageiros (empresas brasileiras que operam linha regular), bem como informações do endereço para correspondência:

**Endereço:** Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília - DF.

**CEP:** 70200-003

"Papel timbrado da empresa, contendo CNPJ, endereços e telefones"

#### MODELO DE SOLICITAÇÃO DE EXPEDIÇÃO OU RENOVAÇÃO DE LICENÇA ORIGINÁRIA

Sr. (a)

Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros - ANTT  
Brasília/DF

\_\_\_\_\_  
(NOME DA EMPRESA) empresa brasileira, inscrita no  
CNPJ sob o nº \_\_\_\_\_, sediada \_\_\_\_\_ (ENDEREÇO DA  
EMPRESA) vêm por meio de seu procurador abaixo assinado,  
solicitar a Expedição/Renovação do Documento de Idoneidade, objetivando a realização do  
Transporte Rodoviário Internacional Coletivo de Passageiros entre o Brasil e (indicar o país  
de destino), da linha \_\_\_\_\_.

N. Termos  
P. Deferimento

\_\_\_\_\_  
(local e data)

\_\_\_\_\_  
(assinatura)



ANEXO 9 – MODELO DE REQUERIMENTO  
DA ANTT PARA EXPEDIÇÃO OU  
RENOVAÇÃO DE LICENÇA  
COMPLEMENTAR





Para fins de orientação as empresas, segue modelo de requerimento para renovação/expedição de licença complementar para o transporte rodoviário internacional coletivo de passageiros (empresas estrangeiras que operam linha regular), bem como informações do endereço para correspondência:

**Endereço:** Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília - DF.

**CEP:** 70200-003

**MODELO DE REQUERIMENTO PARA EXPEDIÇÃO OU RENOVAÇÃO DE LICENÇA COMPLEMENTAR**

Sr. (a).

Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros - ANTT  
Brasília/DF

\_\_\_\_\_(NOME DA EMPRESA)\_\_\_\_\_, empresa \_\_\_\_\_(PAÍS DE ORIGEM)\_\_\_\_\_, estabelecida à \_\_\_\_\_(ENDEREÇO COMERCIAL)\_\_\_\_\_, vem respeitosamente solicitar, conforme determinam às normas vigentes, seja-lhe concedida expedição/renovação de licença complementar, objetivando a realização de transporte internacional coletivo de passageiros, entre o \_\_\_\_\_(PAÍS DE ORIGEM)\_\_\_\_\_ e o BRASIL.

N. Termos  
P. Deferimento

\_\_\_\_\_  
(local e data)

\_\_\_\_\_  
(assinatura)



ANEXO 10 – FORMULÁRIO DA ANT PARA  
OBTENÇÃO DE LICENÇA ORIGINÁRIA PARA  
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS



 <b>Agencia Nacional de Tránsito</b>	<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>	
	<b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>	
	<b>FORMULARIO SOLICITUD PERMISO ORIGINARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS- PASAJEROS</b>	
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>		
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL	PAÍS DE ORIGEN	Nº. CONTRATO OPERACIÓN
<b>REQUISITOS PARA PERMISO ORIGINARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS-POPS</b>		
1. Copia del documento constitutivo de la empresa y reforma de estatutos en caso de existir, donde conste que la actividad principal del objeto social de la empresa es la prestación del servicio de transporte nacional e internacional, o de transporte internacional, de pasajeros por carretera		
2. Copia del Contrato de Operación vigente de la operadora.		
3. Copia del nombramiento o designación de representante legal vigente y registrado en el registro mercantil.		
4. Copia del Ruc del Representante Legal ( Señalar si es Persona Natural o Jurídica).		
5. Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil de las unidades vehiculares.		
6. Copia simple y legible de las matrículas propias de los vehículos que se van a habilitar. Indicará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) pertenecen a un tercer país presentar copia del contrato de leasing legalizado y éstos serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo. <span style="float: right;">Si</span>		
7. Copia de la Revisión Técnica vehicular aprobada.		
8. Rutas, itinerarios y frecuencias a operar en cada País Miembro del ámbito de operación y por cada tráfico a servir		
9. Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar		
COLOMBIA	PERÚ	BOLIVIA
10. CRITERIOS PARA CALIFICAR LA IDONEIDAD.- Demostar (Capacidad Económica y Financiera- Flota e infraestructura-Experiencia-Capacitación)		
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA (OBLIGATORIO)</b>		
RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
<b>FIRMA</b>		
<b>PARA CONOCIMIENTO</b>		
<p><b>NOTA:</b> El representante Legal previo al vencimiento del POPS, deberá solicitar mediante oficio la renovación del POPS, adjuntando para el efecto copia del Contrato de Operación nacional vigente, Copia del Nombramiento del representante Legal, pólizas andinas vigentes y la copia de las matrículas de los vehículos que van a seguir prestando el servicio.</p>		

**NOTA:** El transporte internacional será prestado por las rutas y de acuerdo con las frecuencias e itinerarios concertados entre los organismos nacionales competentes y asignados por estos.  
 En la concertación y asignación de las rutas se utilizarán las vías que conforman el Sistema Andino de Carreteras y los cruces de frontera habilitados, así como aquellas vías o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.  
**NOTA:** El Representante legal es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.



**ANEXO 11 – FORMULÁRIO DA ANTT PARA  
OBTENÇÃO DE LICENÇA COMPLEMENTAR  
PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**



 <p style="margin: 0;"><b>Agencia Nacional de Tránsito</b></p>	<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>	
	<b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>	
	<b>FORMULARIO SOLICITUD PERMISO COMPLEMENTARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS- PASAJEROS</b>	
<b>DATOS DE LA ORGANIZACION SOLICITANTE</b>		
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL	PAÍS DE ORIGEN	N°. PERMISO ORIGINARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS-POPS
<b>REQUISITOS PARA PERMISO COMPLEMENTARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS-PCPS</b>		
a) Copia del Permiso Originario de Prestación de Servicios con sus anexos, autenticada por la autoridad competente que lo otorgó.		
b) La constancia del nombramiento o designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso. Se acreditará mediante el documento original, si fuere duplicado; ésta deberá encontrarse debidamente autenticada o legalizada por el funcionario público, persona u organismo encargado de su registro. Cuando la designación del representante legal conste por escritura pública, se acompañará el documento respectivo. Si el nombramiento o poder va a surtir efecto en un País Miembro distinto del de su otorgamiento o celebración, éste debe ser autenticado o legalizado con la certificación del agente diplomático o consular del respectivo país donde se otorgó el documento.		
c) Copia del Ruc del Representante Legal ( Señalar si es Persona Natural o Jurídica) la cual deberá también registrarse ante el SENA.		
d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y anexo de accidentes corporales para tripulantes. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.		
e) Rutas, itinerarios y frecuencia a operar en el País Miembro en el que solicita el Permiso y por cada tráfico a servir		
f) Copia simple y legible de los certificados de habilitación de la flota vehicular habilitada a registrar en el PCPS.		
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA (OBLIGATORIO)</b>		
RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
FIRMA		
<b>PARA CONOCIMIENTO</b>		
NOTA: Sólo podrán habilitarse y utilizarse en el transporte internacional ómnibuses o autobuses que no excedan doce años de fabricación y que cuenten con la respectiva revisión técnica vehicular.		
NOTA: El representante Legal deberá presentar copia certificada del Permiso Originario de Prestación de Servicios y sus anexos renovados, emitido en el País de Origen, con sus respectivas pólizas andinas vigentes y la copia de los certificados de habilitación para la respectiva renovación del Permiso Originario de Prestación de Servicios.		



ANEXO 12 – FORMULÁRIO DA ANT PARA  
REALIZAÇÃO DO TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS EM  
CIRCUITO FECHADO



 <p><b>Agencia Nacional de Tránsito</b></p>	<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>	
	<b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b>	
	<b>FORMULARIO SOLICITUD DE CIRCUITO CERRADO - PASAJEROS</b>	
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>		
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL	PAÍS DE ORIGEN	Nº. PERMISO NACIONAL DE OPERACIÓN TURISMO
<b>REQUISITOS PARA CIRCUITO CERRADO - PASAJEROS</b>		
1. Permiso de Operación Nacional de Turismo		
2. Copia simple y legible de la matrícula de la unidad que va a prestar el servicio.		
3. Póliza Andina de Responsabilidad Civil vigente de la unidad a habilitar.		
4. Revisión técnica vehicular aprobada.		
5. Contrato de viaje donde se señale fechas de inicio y conclusión del viaje así como la ruta a ser visitada		
6. Licencias de dos conductores profesionales acorde al tipo de unidad que prestará el servicio.		
7. Listado de pasajeros.		
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA (OBLIGATORIO)</b>		
RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
FIRMA		
<b>PARA CONOCIMIENTO</b>		
<p><b>NOTA:</b> Solo podrán acceder a este Permiso las operadoras que cuenten con Permiso de Operación Nacional de Turismo y que viajen hacia Perú. La autorización es por viaje y el comunicado será remitido vía correo electrónico a la dirección electrónica registrada en el formulario con copia a las autoridades de aduana y del Ministerio de Transportes de Perú.</p>		
<p><b>NOTA:</b> El Representante legal es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.</p>		



ANEXO 13 – FORMULÁRIO DA ANT PARA  
OBTENÇÃO DE LICENÇA COMPLEMENTAR  
ESPECIAL PARA TRANSPORTE POR  
CONTA PRÓPRIA



 <p>Agencia Nacional de Tránsito</p>	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b></p>	
	<p style="text-align: center;"><b>TRANSPORTE INTERNACIONAL</b></p>	
	<p style="text-align: center;"><b>FORMULARIO DE SOLICITUD PARA PERMISO ESPECIAL COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CUENTA PROPIA</b></p>	
<b>DATOS DEL SOLICITANTE</b>		
NOMBRE	PAÍS DE ORIGEN	N° PERMISO DE CUENTA PROPIA INTERNACIONAL
<b>REQUISITOS PARA PERMISO ESPECIAL COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CUENTA PROPIA</b>		
<p>a) Copia del permiso especial de origen para transporte internacional por cuenta propia de mercancías por carretera y anexos, autenticada por la autoridad competente que lo otorgó.</p>		
<p>b) La constancia del nombramiento o designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso. Se acreditará mediante el documento original, si fuere duplicado; ésta deberá encontrarse debidamente autenticada o legalizada por el funcionario público, persona u organismo encargado de su registro. Cuando la designación del representante legal conste por escritura pública, se acompañará el documento respectivo. Si el nombramiento o poder va a surtir efecto en un País Miembro distinto del de su otorgamiento o celebración, éste debe ser autenticado o legalizado con la certificación del agente diplomático o consular del respectivo país donde se otorgó el documento.</p>		
<p>c) Copia del Ruc del Representante Legal ( Señalar si es Persona Natural o Jurídica) la cual deberá también registrarse ante el SENAE.</p>		
<p>d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y anexo de accidentes corporales para tripulantes. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.</p>		
<p>d) Copia simple y legible de los certificados de habilitación de la flota vehicular habilitada a registrar en el PECTP.</p>		
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - PERSONA NATURAL O JURÍDICA (OBLIGATORIO)</b>		
RUC	NOMBRES Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL	
CORREO ELECTRÓNICO	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONOS FIJO Y CELULAR
<b>FIRMA</b>		
<b>PARA CONOCIMIENTO</b>		
<p><b>NOTA:</b> Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, <u>cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución</u> y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación. La vigencia del Permiso es de dos años y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa.</p>		
<p><b>NOTA:</b> El Representante legal es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.</p>		



---

## RP3 – EQUADOR

---

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