



**MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE
FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS**

Coordenação de Padronização da Fiscalização de Transporte e Trânsito

Gerência de Fiscalização

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros—SUFIS

Gerência de Fiscalização—GEFIS

Coordenação de Padronização da Fiscalização de Transporte e Trânsito—COPAT

SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 – Brasília - DF
Telefone (61) 3410.8103 – copat@antt.gov.br

DIAGRAMAÇÃO

Assessoria de Comunicação—ASCOM/ANTT

Coordenação de Padronização da Fiscalização de Transporte e Trânsito—COPAT

FICHA TÉCNICA

AUTORES:

Antonio Pedro Spilere Nandi

Maycon Casal

COLABORADORES:

André Amâncio Trajano

Atílio da Costa Limas

Beckembauer Rodrigues de Lima

Frederico Augusto Ledesma Contarteze

José Henrique Motta Kelbauskas

Josué Peniche

Leonardo Sidney da Silva Lula Pereira

Rosenildo da Silva Ferraz

Silvana Maria da Natividade

FICHA CATALOGRÁFICA

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros—SUFIS. Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas— Brasília: ANTT, 2021.
62p.

**MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE
FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO
INTERNACIONAL DE CARGAS**

**CAMPO DE APLICAÇÃO:
Público Interno**

**1ª EDIÇÃO - BRASÍLIA
OUTUBRO DE 2021**

Referências

Acordos de Transporte e Habilitação para o Transporte Rodoviário Internacional

Decreto nº 99.704/90 (ATIT) - 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.

Decreto nº 2.975/99 - Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995.

Decreto nº 5.561/05 - Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003.

Decreto nº 8.964/17 - Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

Decreto nº 5.462/05 (Protocolo de Sanções e Infrações) - 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.

Decreto nº 1.280/94 - Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 18 de maio de 1994.

Decreto nº 3.761/01 - Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio no 5 (Acordo de Recife), entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, de 29 de setembro de 2000.

Decreto nº 5.471/05 - Dispõe sobre a execução do Vigésimo Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 36, entre os Gover-

nos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, Estados Partes do MERCOSUL, e o Governo da República da Bolívia, de 30 de dezembro de 2004.

Resolução Mercosul/GMC nº 29/07 – Estabelece a relação nominal de pontos de fronteira de controles integrados entre os estados parte.

Resolução ANTT 5.840/19: Procedimentos para habilitação e autorização para o transporte rodoviário internacional de cargas.

Documentação de Transporte

Instrução Normativa Conjunta SNT/DpRF nº 58/91 – Institui o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário - CRT.

Instrução Normativa Conjunta DpRF nº 56/91 – Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização.

Instrução Normativa Conjunta SRF nº 60/1996 – Estende aos Países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as Disposições da Instrução Normativa SRF nº 56.

Instrução Normativa SRF nº 248/2002 - Dispõe sobre a aplicação do regime de trânsito aduaneiro e institui o Certificado de Desembarço de Trânsito Aduaneiro – CDTA.

Instrução Normativa RFB nº 570/2005 - Dispõe sobre a instituição e a utilização da Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional a ser utilizada nas operações de trânsito aduaneiro internacional entre o Brasil e a Venezuela.

Resolução Mercosul/GMC/Nº 34/19 – Estabelece os documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Inspeção Técnica Veicular

Resolução Mercosul/GMC nº 75/97 – Estabelece a Inspeção Técnica Veicular periódica, e estabelece os princípios técnicos básicos para sua realização.

Resoluções Mercosul/GMC nº 15/06 – Aperfeiçoamento do prazo de vigência da Inspeção Técnica.

Resolução Mercosul/GMC nº 32/09 - Resolução Mercosul/GMC/Nº 52/10 e Resolução Mercosul/GMC nº 43/12 – Aprovam o modelo do Certificado Único da Inspeção Técnica Veicular, bem como determinam as especificações deste Certificado e dos selos de inspeção técnica veicular.

Seguros

Circular SUSEP nº 611/2020 - 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 n.º 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Circular SUSEP nº 617/20 - Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional Danos à Carga Transportada e dá outras providências.

Resolução CNSP nº 341/16 - 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.

INTRODUÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, entidade integrante da Administração Federal indireta, foi criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, tem como objetivo implementar políticas e regular ou supervisionar as atividades de prestação de serviços de transportes exercidas por terceiros no âmbito de sua esfera de atuação e atribuições. É dever da ANTT, como órgão regulador, zelar pela obediência às normas vigentes e adequada prestação dos serviços aos usuários, bem como buscar a harmonia entre estes, o Estado e os prestadores de serviço.

A fiscalização do transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) está entre as atribuições da Agência, tendo este manual o objetivo esclarecer dúvidas e direcionar as ações das equipes de fiscalização da ANTT no exercício de suas funções.

Ademais, a ANTT, por meio deste manual, promove a transparência permitindo acesso às informações aos entes regulados e à sociedade em geral.

Por fim, para entendimento global do tema, é necessário consultar na íntegra as publicações oficiais citadas nas Referências e suas atualizações.

Sumário



INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Princípios Básicos do Transporte Internacional.....	10
Fundamentação Legal	11
Definições.....	12
Outras Definições Importantes.....	15
Escopo da Fiscalização do TRIC	16

1. REGULARIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

1.1 Licenças.....	17
1.2 Habilitação dos Veículos	18
1.3 Subcontratação e Intercâmbio de Tração.....	18
1.3.1 Acordos de Subcontratação e Intercâmbio de Tração	19
1.4 Casos Especiais.....	20
1.4.1 Viagem Ocasional	20
1.4.2 Viagem Ocasional de Carga Própria	20
1.4.3 “Pernada Nacional”	21

2. DOCUMENTAÇÃO

2.1 CRT – Conhecimento Internacional (Carta de Porte)	23
2.2 Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA).....	27
2.3 Certificado de Desembaraço para Trânsito Aduaneiro (CDTA).....	30
2.4 Demais Documentos Fiscais (Nota Fiscal Eletrônica, DANFE, Fatura Comercial, <i>Commercial Invoice</i>).....	32
2.4.1 Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e DANFE	32
2.4.2 Fatura Comercial e <i>Commercial Invoice</i>	33
2.5 Documentos de Trânsito.....	33
2.6 Resolução MERCOSUL/GMC nº 34/19	34
2.7 Transporte entre Brasil e Venezuela.....	35
2.8 Transporte entre Brasil e Guiana	35

2.9	Transporte entre Brasil e Guiana Francesa.....	36
3.	SEGUROS	
3.1	Seguro de Responsabilidade Civil de danos a Terceiros não transportados.....	37
3.1.1	Transporte entre Brasil e demais países signatários do ATIT.....	37
3.1.2	Transporte entre Brasil e Guiana ou Brasil e Venezuela	40
3.1.3	Transporte entre Brasil e Guiana Francesa	41
3.1.4	Carga Própria.....	43
3.1.5	Veículos novos / Autotransporte	43
3.1.6	Veículos vazios (“ <i>en lastre</i> ”)	43
3.2	Seguro de Responsabilidade Civil de Danos à Carga Transportada	43
3.2.1	Transporte entre Brasil e demais países signatários do ATIT.....	43
3.2.2	Transporte entre Brasil e Guiana / Brasil e Venezuela	45
3.2.3	Transporte entre Brasil e Guiana Francesa	46
3.2.4	Carga Própria.....	47
3.2.5	Veículos novos (0 KM) / Autotransporte.....	47
3.2.6	Veículos vazios (“ <i>en lastre</i> ”)	47
4.	INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR	
4.1	Certificado de Inspeção Técnica Veicular do Mercosul (CITV).....	48
4.2	Transporte entre Brasil e Peru/Chile/Bolívia.....	50
4.3	Demais Países	53
4.4	Veículos Novos (até um ano de fabricação).....	53
5.	OUTRAS SITUAÇÕES	
5.1	Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos	54
5.2	Fiscalização de Excesso de Peso	54
5.3	Aplicabilidade da legislação nacional ao TRIC	54
5.3.1	“Pernada Nacional”	54
5.3.2	Registro Nacional dos Transportadores de Cargas - RNTRC.....	55
5.3.3	Vale Pedágio, Pagamento Eletrônico do Frete e Piso Mínimo do Frete	55
6.	INFRAÇÕES APLICÁVEIS	56
	APÊNDICE A–POSTOS DE FRONTEIRA HABILITADOS	57
	APÊNDICE B–ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO	58
	APÊNDICE C–FLUXOGRAMA DO PROCESSAMENTO DOS AUTOS DE TRIC	61

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Subcontratação de Veículos de Terceiros	19
QUADRO 2 - Intercâmbio de Tração.....	20
QUADRO 3 - Pontos de Fronteira Habilitados ao Transporte Internacional.....	57
QUADRO 4 - Áreas de Controle Integrado - ACIs.....	59

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário - CRT.....	26
FIGURA 2 - Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)	29
FIGURA 3 - Certificado de Desembaraço de Trânsito Aduaneiro (CDTA).....	31
FIGURA 4 - Certificado da Apólice de Resp. Civil por Danos a Terceiros Não Transportados - Frente	39
FIGURA 5 - Certificado da Apólice de Resp. Civil por Danos a Terceiros Não Transportados - Verso.....	39
FIGURA 6 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Guiana Francesa (RCTR-VI-GF) – modelo em português	42
FIGURA 7 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada) – Frente.....	44
FIGURA 8 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada) - Verso	45
FIGURA 9 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Padrão MERCOSUL).....	49
FIGURA 10 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Veículos Chilenos)	51
FIGURA 11 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Veículos Peruanos).....	52
FIGURA 12 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Veículos Bolivianos)	52
FIGURA 13 - Fluxograma das Etapas do Processamento	62

INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Princípios Básicos do Transporte Internacional

A atividade do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) tem como pressuposto básico o trânsito de veículos e mercadorias por territórios de diferentes países, que possuem leis e regulamentos distintos, com obrigações que mudam em maior ou menor grau de um país para outro.

Buscando facilitar e dinamizar essa atividade econômica, o Brasil assinou tratados e formalizou acordos de transporte com os seus vizinhos. Esses acordos visam uniformizar alguns aspectos cruciais para o setor, de modo que um conjunto coeso de regras obtenha aplicabilidade transnacional. Na prática, as empresas conseguem prestar seus serviços de forma semelhante em todos os países signatários de determinado acordo.

Os acordos internacionais fazem parte de nosso ordenamento jurídico, segundo entendimento da Suprema Corte, colocando-se abaixo apenas de nossa Constituição, possuindo assim força de Lei Federal.

A fiscalização do TRIC está entre as atribuições da Agência desde o seu início, sendo herdada do extinto DNER, que figurou por muitos anos como organismo aplicador de acordos internacionais sobre o assunto. Os conhecimentos necessários à atividade de fiscalização são diversos, envolvendo muitas normas e acordos que exigem sua interpretação quando do trabalho de campo. Os principais documentos, bem como orientações gerais, estarão descritos neste manual.

Em linhas gerais, o TRIC possui acordos comuns que formam sua base (como exemplo, o Acordo sobre o Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado no Brasil pelo Decreto nº 99.704/90), e acordos pontuais feitos entre dois ou mais países (reuniões bilaterais ou multilaterais), que podem influenciar diretamente a atividade de fiscalização. Como já dito, acordos internacionais possuem força de Lei, de modo que sua observação durante as atividades de fiscalização é crucial. Eventuais atitudes que estejam em oposição ao que os países acordaram podem inclusive criar tensões bilaterais e incidentes diplomáticos, de modo que seu conhecimento, previamente às atividades de fiscalização, é fundamental.

Fundamentação Legal

A Constituição Federal da República Federativa do Brasil, em seu artigo 22, inciso XI, atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte.

A regulação e supervisão das atividades de prestação de serviços de transportes terrestres exercidas por terceiros é objetivo instituído à ANTT pela Lei Federal nº 10.233 de 5 de junho de 2001.

O mesmo diploma legal define a esfera de atuação da ANTT, incluindo, o transporte rodoviário de cargas, tendo por atribuições (Lei Federal nº 10.233 de 5 de junho de 2001):

- Fiscalizar a prestação dos serviços, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento (artigo 24, inciso VIII);
- Representar o Brasil junto aos Organismos Internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência (art. 24, inciso XVI);
- Participar de foros internacionais (art. 24, parágrafo único, inciso II);
- Firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais;
- Habilitar o transportador internacional de carga (artigo 26, inciso V); e
- Fiscalizar, diretamente ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização do transporte rodoviário (artigo 26, inciso VII).

O TRIC, no âmbito do Cone Sul, é regido pelo ATIT, firmado pelos governos da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, em vigência no Território Nacional conforme o Decreto nº 99.704/90 e regrado por atas de reuniões bilaterais, resoluções, instruções normativas, convênios e outros.

Com a Venezuela, o Brasil firmou um Acordo semelhante, com vigência no território nacional conforme o Decreto nº 2.975/99.

O Acordo firmado entre o Brasil e a República Cooperativista da Guiana foi internalizado pelo Decreto nº 5.561/05.

Já o transporte realizado entre o Brasil e Guiana Francesa é regulamentado pelo Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa

referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014, que foi internalizado pelo Brasil através do Decreto nº 8.964/2017.

Além disso, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, mediante o Tratado de Assunção, instituíram o Mercosul. No âmbito do Mercosul, existe o Subgrupo de Trabalho da área de Transportes (SGT nº 5), cujas reuniões periódicas resultam em avanços nas relações multilaterais dos países que o compõem. As decisões do SGT nº 5 são publicadas na forma de Resoluções do Grupo Mercado Comum (GMC), e tem o mesmo efeito que os demais acordos internacionais na área de transportes.

Nesta linha, a fiscalização do transporte internacional deve primar pelo fiel cumprimento das normas acordadas, garantindo a legalidade e segurança no transporte, sem criar embaraço às relações comerciais internacionais.

As penalidades no âmbito do Cone Sul estão previstas no Segundo Protocolo Adicional ao ATIT (Protocolo de Sanções e Infrações), que foi internalizado no Brasil através do Decreto nº 5.462/05, ficando estipuladas as tipificações para a aplicação de penalidades, bem como, os valores correspondentes.

Por fim, ressalta-se que o transporte internacional será sempre regido por acordos firmados entre os países signatários, onde somente serão permitidas aquelas operações de transporte internacional que estiverem expressamente previstas.

Definições

Na fiscalização do TRIC realizada pela ANTT, conforme o disposto nas normas vigentes, adota-se as seguintes definições:

Área de Controle Integrado (ACI): área onde se realizam controles fronteiriços (aduaneiros, migratórios, sanitários e de transporte) de forma integrada entre dois países. Pode localizar-se em território brasileiro, ou no país vizinho. Caso localize-se em território estrangeiro, suas dependências são consideradas extensão do território nacional para todas as atividades de controle fronteiriço.

Autorização de Viagem Ocasional: licença concedida para a realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular e permanente, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais.

Autorização de Trânsito para Transportador Brasileiro: emitida pela ANTT para solicitar a Organismo estrangeiro competente que o transportador habilitado seja autorizado a transitar pelo território de terceiro país, com a frota autorizada, para a prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas.

Autorização de Viagem Ocasional de Carga Própria: licença concedida a 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.

Autotransporte: é a importação ou exportação de veículos que se deslocam por seus próprios meios.

Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e): documento de existência apenas digital, emitido e armazenado eletronicamente, com o intuito de documentar, para fins fiscais, uma prestação de serviço de transporte de cargas realizada por qualquer modal. Sua validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente, bem como pela recepção e autorização de uso, pelo Fisco.

Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (Carta de Porte ou CRT): é o documento obrigatório emitido pelo transportador, quando do carregamento da mercadoria. (Art.28 ATIT).

Consignatário: aquele a quem se destina o recebimento de uma mercadoria, usualmente o comprador.

Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA): documento que ampara o transporte de mercadorias sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de impostos. (ATIT, anexo I Art. 1, item 9).

Empresa de Transporte Internacional: todo transportador autorizado por seu país de origem para realizar tráfego internacional terrestre. Compreende toda pessoa física ou jurídica, incluindo cooperativas ou similares que ofereçam serviços de transporte a título oneroso.

Inspecção Técnica Veicular: é a vistoria técnica realizada nos veículos de transporte de cargas, por empresas habilitadas e credenciadas, exigido para a habilitação ao transporte internacional.

Intercâmbio de Tração: é a formação de uma combinação de veículos utilizando-se cavalo-trator e semirreboque de proprietários diferentes, conforme acordado bilateralmente.

Intercâmbio de Tração com Cruzamento de Bandeira: é a utilização de veículos de proprietários diferentes, sendo um registrado em um determinado país, atrelado a outro veículo

registrado em país diferente. Ex.: cavalo-trator registrado num determinado país, tracionando um semirreboque registrado em outro país, conforme acordado bilateralmente.

Intercâmbio de Tração de mesma Bandeira: é a utilização de veículos de proprietários diferentes, sendo ambos registrados no mesmo país. Ex.: cavalo-trator registrado num determinado país pertencente ao proprietário “a” tracionando um semirreboque pertencente ao proprietário “b” registrado no mesmo país, conforme acordado bilateralmente.

Licença Complementar: autorização concedida pelo país de destino ou de trânsito à empresa que possui licença originária.

Licença Originária: autorização para realizar transporte internacional terrestre para país estrangeiro, nos termos dos acordos internacionais, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa (país de origem).

Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA): é o documento que ampara as cargas em trânsito aduaneiro, de entrada, saída ou passagem, em conformidade com o estabelecido em acordo internacional e na legislação específica.

Pontos de Fronteira Autorizados: locais alfandegados pela autoridade competente de cada país para a entrada e saída de veículos rodoviários de carga, procedentes do exterior ou a ele destinado.

Remonta: transporte de um veículo realizado por outro veículo, fixado diretamente sobre seu chassi, observando as normas de segurança. A prática é comum no TRIC, inclusive sendo realizada, comumente, por veículos novos (zero quilômetro). É necessário acordo prévio entre os países para esta prática.

Representante Legal da Empresa de Transporte Internacional: pessoa física ou jurídica com domicílio fixo no país de entrada, designada com plenos poderes para representar empresa estrangeira em todos os atos administrativos e judiciais.

Retenção: ato de reter o veículo no local da fiscalização ou outro de apoio para saneamento da irregularidade constatada.

Subcontratação com Cruzamento de Bandeiras: é a operação em que uma transportadora contrata outra empresa de transporte de país diferente para realizar todo ou parte do serviço contratado, conforme acordado bilateralmente.

Subcontratação de mesma Bandeira (Subcontratação Simples): é a operação em que uma transportadora contrata outra empresa de transporte do mesmo país para realizar todo ou parte do serviço contratado, conforme acordado bilateralmente.

Transbordo de Carga: ato de traslado de bens ou mercadorias de veículos habilitados para veículos habilitados, no mesmo trafego bilateral.

Transporte Local (Transporte Doméstico): é o transporte rodoviário de mercadorias nacionalizadas realizadas dentro dos limites territoriais do país, sem transpor fronteiras.

Transporte Porta a Porta: é aquele em que a mercadoria não é transbordada, ou seja, baixada a piso, e trasladada para outro veículo, realizado sob as normas aduaneiras em que a unidade de carga se encontra lacrada.

Transporte Próprio: aquele realizado por empresas com veículos de sua propriedade, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos.

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC): é o transporte realizado por empresas autorizadas e veículos habilitados, que tem como origem o local de embarque da mercadoria, e como destino e/ou trânsito um dos países do MERCOSUL/Cone Sul, signatário do ATIT, amparado por um Conhecimento Internacional de Transportes (Carta de Porte ou CRT).

Viagem Ocasional: viagem não caracterizada como prestação de serviço regular e permanente, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais.

Outras Definições Importantes

Além das definições acima, outros termos usados no TRIC, e que fazem parte da área de atuação de outros órgãos e entidades, são importantes à fiscalização da ANTT:

Desembarço de Trânsito Aduaneiro (DTA): é a operação que comprova a regularidade fiscal da mercadoria perante aos demais órgãos de fiscalização.

Desembarço Aduaneiro: na exportação é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira e autorizado o trânsito aduaneiro, o embarque ou a transposição de fronteira da mercadoria.

Desembarço da Carga: é a liberação da carga por meio da verificação da mercadoria e/ou documentação, a critério da Receita Federal do Brasil – RFB, para que a mesma possa ser embarcada na origem ou retirada pelo comprador no destino.

Despacho Aduaneiro: é a liberação de mercadorias de importação ou exportação na alfândega dos pontos de fronteiras, portos ou aeroportos.

Estações Aduaneiras Interiores (EADI): são terminais onde são executados serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga destinadas a importação ou exportação.

Recinto Alfandegado: trata-se de um local devidamente autorizado para arrecadar direitos e taxas de importação e exportação pela administração das leis aplicáveis à importação, ao trânsito aduaneiro e à exportação de mercadorias.

Zona Primária: É a área que compreende as faixas internas de portos, aeroportos, recintos alfandegados e outros locais habilitados, nos quais são efetuadas operações de carga e descarga de mercadorias, sob controle aduaneiro, procedentes ou destinadas ao exterior.

Escopo da Fiscalização do TRIC

Este documento tratará exclusivamente da fiscalização das operações de transporte classificadas como TRIC. Essa classificação será efetuada pelo agente de fiscalização, durante a abordagem, e poderá ocorrer a partir da análise dos documentos apresentados (assunto que trataremos nos capítulos a seguir), bem como a partir de outras situações, como o local no qual a abordagem é efetuada.

Para melhor organização deste manual, definimos quatro focos principais para a fiscalização do TRIC, realizada pela ANTT e órgãos conveniados. Esses focos representam os eixos temáticos deste Manual. São eles:

- ❖ REGULARIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE;
- ❖ DOCUMENTAÇÃO;
- ❖ SEGUROS;
- ❖ INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR.

Os itens acima serão abordados e aprofundados nos capítulos 1, 2, 3 e 4, respectivamente.

Após os temas acima, trataremos ainda sobre outros assuntos conexos à fiscalização do TRIC no capítulo 5 (como fiscalização de produtos perigosos, excesso de peso, etc.). Por fim, apresentamos algumas informações complementares úteis aos agentes nos apêndices.

1. REGULARIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

O objetivo aqui é verificar a regularidade do serviço, prestado no ato da abordagem, em todas as suas nuances, a partir das normas vigentes para cada relação bilateral, bem como das normas nacionais aplicáveis.

Os itens abaixo são válidos para todos os países com os quais o Brasil possui acordos de transporte (países do ATIT, além de Venezuela, Guiana e Guiana Francesa).

1.1 Licenças

O TRIC **somente** pode ser realizado por empresas autorizadas. No Brasil, a ANTT é o organismo responsável por esse processo de autorização, o qual pode resultar em dois tipos distintos de documentos: **Licenças** (para transportes de caráter permanente e contínuo, que possuem validade de alguns anos) e **Autorizações** (para viagens ocasionais e de carga própria, que possuem validade apenas para uma ou poucas viagens, em um curto espaço de tempo, e são utilizadas em situações especiais).

As licenças ainda podem ser nomeadas como:

- ❖ **Licença originária:** emitida pelo organismo do país de origem da empresa. Para a comprovação da outorga da licença, é emitido um documento chamado “Certificado de Idoneidade”, que possui a mesma numeração da licença originária, e é usado pelas empresas para obter as licenças complementares nos demais países;
- ❖ **Licença complementar:** emitida pelos países de destino, sendo necessária uma licença complementar para cada país com o qual a empresa queira efetuar transporte e/ou trânsito.

A regularidade das licenças das empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário internacional de carga poderá ser verificada através de consulta a um sistema informatizado, chamado “Sistema de Controle de Frotas – Postos de Fronteira”, que a ANTT disponibiliza para consulta de seus fiscais e conveniados.

1.2 Habilitação dos Veículos

Além das licenças e autorizações, as empresas também devem efetuar a **habilitação** de seus veículos e implementos rodoviários, placa a placa. Portanto, devem ser consultadas tanto as empresas envolvidas, como os veículos que realizam o transporte (que podem ser empresas diferentes, nos casos de subcontratação).

No caso do transporte de cargas regular (quando a empresa detém uma licença), os veículos devem ser consultados no sistema “[Postos de Fronteira](#)”. No caso do transporte ocasional e de carga própria, os veículos deverão estar listados no documento físico apresentado.

- ❖ **Veículos Novos (Não emplacados):** não necessitam de habilitação quando a finalidade da operação de transporte for a sua própria exportação ou importação. Nesses casos, o próprio veículo é a “carga” que está sendo transportada (exemplo: uma operação de exportação de ônibus novos). Entretanto, sendo o veículo em questão apenas uma espécie de carga, ele não poderá efetuar transporte (ou seja, levar outras cargas acima), uma vez que não possuirá habilitação para tal atividade. A exceção fica para os casos em que os países acordaram situações específicas, como as operações de remonta (transporte de caminhões novos sobre caminhões novos ou semirreboques novos acima de outro semirreboque novo), permitida no transporte entre Brasil e Peru, e Brasil e Argentina (em caráter experimental), por exemplo.

1.3 Subcontratação e Intercâmbio de Tração

A subcontratação de terceiros para a operação do TRIC somente é permitida a partir de acordos bilaterais entre os países - conforme a previsão do Artigo 31, Item 2 do ATIT - e tem suas regras definidas em cada acordo (ou seja, as regras podem mudar conforme o par origem e destino da viagem). O papel da fiscalização aqui é verificar se as empresas operadoras estão respeitando o que fora pactuado nos acordos internacionais.

- ❖ **Subcontratação:** ocorre quando o transportador (campo 03 do CRT) subcontrata um ou mais terceiros para realizar, de fato, a operação de transporte. Pode ocorrer, a depender dos acordos, sem cruzamento de bandeira (quando o

transportador e o subcontratado são empresas do mesmo país) ou com cruzamento de bandeira (quando transportador e subcontratado têm sede em países diferentes);

- ❖ **Intercâmbio de tração:** ocorre quando o transporte é efetuado em veículos habilitados para diferentes transportadores (por exemplo, quando o veículo de tração está habilitado para um transportador, e o semirreboque para outro). O transportador responsável pela operação (campo 03 do CRT) pode ou não ter um veículo seu realizando o transporte. Também pode ocorrer, a depender dos acordos, com ou sem cruzamento de bandeira.

1.3.1 Acordos de Subcontratação e Intercâmbio de Tração

QUADRO 1 - Subcontratação de Veículos de Terceiros

Transporte entre Brasil e	SUBCONTRATAÇÃO		
	Mesma Bandeira	Cruzamento de Bandeira	Reunião Bilateral
Argentina	autorizado	autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral de 29 e 30/09/05
Bolívia	autorizado	autorizado	Item 5, II, da XI Reunião Bilateral de 16/03/11
Chile	autorizado	autorizado	Item 2.2 da X Reunião Bilateral de 28 e 29/04/05
Guiana	não acordado/não autorizado	não acordado/não autorizado	-
Guiana Francesa	não acordado/não autorizado	não acordado/não autorizado	-
Paraguai	autorizado	autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral de 20 e 21/02/03
Peru	autorizado	autorizado	Item 2.4 da VIII Reunião Bilateral de 23 e 24/11/17
Uruguai	autorizado	autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária - 05/11/14
Venezuela	autorizado	autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral de 05 e 06/03/09

Fonte: Atas das Reuniões Bilaterais, disponíveis em <http://tri.antt.gov.br/> (acesso em 05/10/2021)

QUADRO 2 - Intercâmbio de Tração

Transporte entre Brasil e	INTERCÂMBIO DE TRAÇÃO		
	Mesma Bandeira	Cruzamento de Bandeira	REUNIÃO BILATERAL
Argentina	autorizado	autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral de 29 e 30/09/05
Bolívia	autorizado	autorizado	Item 5, II, da XI Reunião Bilateral de 16/03/2011
Chile	não autorizado	não autorizado	Item 1 da XIV Reunião Bilateral de 25 e 26/08/16
Guiana	não acordado/não autorizado	não acordado/não autorizado	-
Guiana Francesa	não acordado/não autorizado	não acordado/não autorizado	-
Paraguai	autorizado	não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral de 20 e 21/02/03
Peru	não autorizado	não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral de 20 a 22/02/13
Uruguai	autorizado	não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária - 05/11/14
Venezuela	autorizado	autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral de 05 e 06/03/09

Fonte: Atas das Reuniões Bilaterais, disponíveis em <http://tri.antt.gov.br/> (acesso em 05/10/2021)

1.4 Casos Especiais

1.4.1 Viagem Ocasional

Nestes casos, o transportador portará uma Autorização de Viagem contendo dados específicos da viagem (ou das viagens) que será(ão) realizada(s), como o tipo de carga e o percurso a ser utilizado, devendo o transportador cumprir exatamente o disposto no documento físico que estará portando (a autorização, nestes casos, é documento de porte obrigatório em sua via original). Este tipo de viagem é muito utilizado quando o transportador precisa utilizar veículos especiais (que não podem ser habilitados em sua frota convencional), mas também pode atender eventos e necessidades extraordinárias em geral.

Atenção: Não é permitida a realização de subcontratação pelos portadores de licenças ocasionais, de qualquer tipo, conforme Art. 17 da Resolução ANTT nº 5.840/19.

1.4.2 Viagem Ocasional de Carga Própria

Nos casos em que o importador/exportador estiver carregando sua própria mercadoria para entrega ao comprador (ou quando ele mesmo retira a mercadoria que adquiriu), o

transporte é configurado como de carga própria. Ainda assim, no transporte internacional, esse tipo de transporte só é permitido mediante autorização, motivo pelo qual o transportador deverá possuir uma licença convencional (originária e complementar), ou uma autorização de viagem ocasional para o transporte de carga própria.

1.4.3 “Pernada Nacional”

A situação conhecida como “pernada nacional” é aquela em que um transportador, devidamente habilitado ao TRIC, subcontrata um veículo de terceiro para operar apenas no trecho “doméstico” da viagem (por exemplo, em uma viagem de São Paulo/SP com destino a Buenos Aires/AR, o subcontratado em questão operaria apenas no trecho de São Paulo/SP até a fronteira com a Argentina, efetuando o transbordo da mercadoria – ou troca de tração - antes de cruzar a fronteira, e vice-versa, para os casos de importação).

É bastante comum que as empresas autorizadas a realizarem o TRIC utilizem veículos não habilitados ao transporte internacional para estas operações até a fronteira (ou a partir da fronteira, quando a operação for de importação), em que pese existirem questionamentos sobre a regularidade desta modalidade de subcontratação. No entanto, com a edição da Súmula ANTT nº 6, publicada em 28 de julho de 2020, a prática foi autorizada pela Agência.

A supracitada Súmula traz a seguinte redação: “É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por Empresa de Transporte de Cargas ou Cooperativa de Transporte de Cargas habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir os requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT para os transportes internacional e doméstico.”

Desta forma, de modo a cumprir com os requisitos obrigatórios previstos nos regulamentos da ANTT para o transporte doméstico (quando houver a subcontratação de veículo não habilitado ao transporte internacional), a empresa responsável pela operação de transporte internacional (subcontratante) deverá realizar a emissão de um Conhecimento de Transporte eletrônico (CT-e), documento que dará amparo à operação de transporte no trecho

doméstico executado pelos veículos subcontratados. Nestas operações, o transportador subcontratante deverá ainda cumprir com todas as obrigações previstas pela legislação nacional de transporte, sejam elas relativas à documentação de transporte exigida pelo regulamento do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), às normas do Pagamento Eletrônico do Frete (PEF), além da observância aos valores de frete adequados àqueles estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), bem como o adiantamento do Vale-Pedágio obrigatório.

Por fim, ressalta-se que no caso de utilização de veículos subcontratados que sejam habilitados ao transporte internacional de cargas, a viagem será sempre amparada somente por um Conhecimento Internacional de Transporte (CRT ou Carta Porte), e o transportador subcontratante (emissor do CRT) estará isento do cumprimento das obrigações previstas para as operações de transporte rodoviário nacional acima mencionadas.

2. DOCUMENTAÇÃO

O objetivo deste capítulo é descrever os documentos de transporte que acompanham as operações de TRIC, seus formatos e suas funções, além de indicar possíveis irregularidades a serem fiscalizadas.

A análise da documentação, em especial do Contrato de Transporte (também conhecido como Conhecimento Internacional de Transporte, Carta de Porte, ou simplesmente pela sigla CRT), permitirá ao fiscal delimitar a operação de transporte, definir sua origem e destino como viagem internacional, determinar qual empresa é a responsável pela operação, bem como o limite de suas responsabilidades.

Inicialmente, vamos descrever aqui a documentação correspondente às operações de transporte realizadas entre os países do ATIT. Ao final deste capítulo, descreveremos as particularidades do transporte com Venezuela, Guiana e Guiana Francesa.

***Atenção:** Os documentos relativos aos seguros obrigatórios e à inspeção técnica veicular serão tratados nos capítulos 3 e 4 deste manual.*

2.1 CRT – Conhecimento Internacional (Carta de Porte)

Documento obrigatório (cujo regulamento está internalizado no Brasil pela Instrução Normativa Conjunta nº 58/SNT/DpRF) para toda remessa internacional amparada pelo ATIT. O contrato de transporte, cujo CRT é o formulário de porte obrigatório que o representa, é um documento com muitas normas e cláusulas obrigatórias, previstas no Convênio Sobre o Contrato de Transporte Internacional Terrestre - firmado através do Acordo 1.53 aprovado na XVI Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes do Conesul. Nele estarão todos os direitos e deveres das partes que assinam o contrato (transportador, embarcador e destinatário). Entretanto, cabe à fiscalização de transporte realizada pela ANTT e conveniados apenas verificar o cumprimento de algumas obrigações básicas, estando amparada pelo Protocolo de Infrações e Sanções do ATIT (Decreto nº 5.462/05). O restante das obrigações e deveres, como em qualquer relação comercial, deverá ser discutido pelas partes nas esferas adequadas.

O CRT é o documento que define a operação de transporte internacional de cargas. Entretanto, uma operação de transporte pode estar abarcada por vários CRT (carga fracionada). Ainda, no caso de uma carga de grande volume ou quantidade, dividida entre mais de um veículo ou combinação de veículos, o CRT poderá ser emitido uma única vez para todo o volume/quantidade de carga. Nesses casos, cada veículo deverá portar uma cópia do documento, visto que o mesmo CRT abarcará todas as viagens.

No formulário do CRT, as principais informações para a fiscalização estarão nos seguintes campos:

❖ **Campo 3:** Nome do Transportador. Neste campo está definido o nome do responsável pela operação de transporte, do local de início (campo 7) ao fim (campo 8). Quaisquer irregularidades serão a ele direcionadas, ainda que tenha efetuado subcontratações no percurso da viagem.

❖ **Campo 7:** Origem da operação de transporte internacional. A partir deste ponto, a viagem está abarcada pelo contrato internacional de transporte, devendo os operadores cumprir todas as normas previstas na relação bilateral entre os países envolvidos. Não necessariamente representa o local onde os veículos foram carregados, mas apenas o início da viagem internacional.

❖ **Campo 8:** Destino da operação internacional. O contrato de transporte internacional se encerra na cidade descrita neste campo. Também não necessariamente representa o local de destino final da carga, uma vez que a mesma pode vir a ser despachada (com um contrato de transporte apenas nacional) até outro ponto do país de destino, trajeto no qual a viagem não será mais considerada como TRIC.

❖ **Campos 11, 12 e 14:** representam, respectivamente, a descrição das mercadorias transportadas, seu peso em kg e seu valor (usualmente expresso em dólares americanos). Importante: o CRT pode representar um contrato de transporte de um grande volume de cargas, que será dividido em mais de um conjunto transportador.

❖ **Campos 21 e 23:** local onde assinam, respectivamente, o remetente das mercadorias e o transportador responsável pela operação. A assinatura desses campos é necessária para formalizar o contrato que rege a operação, dando validade ao documento.

Os demais campos do formulário CRT poderão ainda conter informações de interesse à fiscalização, conforme o caso (como, por exemplo, quando for necessário vincular um determinado CRT à carga descrita em outros documentos, como faturas e notas fiscais, informações essas, presentes nos campos 17 ou 22).

De acordo com a Resolução ANTT nº 5840/19 (Art. 36), é permitido o porte de cópia do CRT, em qualquer situação, ou mesmo apresentação de equivalente eletrônico (desde que instituído como documento eletrônico válido).

Importante: *O CRT não possui campos destinados à placa dos veículos transportadores, tampouco informa a quantidade de carga exata levada em cada um dos conjuntos transportadores. É possível que um único CRT abarque a viagem de mais de um veículo (caso em que o CRT descreverá a quantidade de carga total da soma de todos os veículos). Também é possível que um único veículo transporte mercadorias amparadas por vários CRTs (caso de cargas fracionadas, com mais de um contrato de transporte para o mesmo veículo).*


 Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário Carta de Porte Internacional por Carretera		O transporte realizado ao amparo deste Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário está sujeito às disposições do Convênio sobre o Contrato de Transportes e a Responsabilidade Civil do Transportador Terrestre Internacional de Mercadorias, as quais anulam toda a estipulação contrária às mesmas em prejuízo do remetente ou do consignatário. El transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional está sujeto a las disposiciones del Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancias, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del emiteente o del consignatario.			
1 Nome e endereço de remetente / Nombre y domicilio del remitente		2 Número / Número		3 Nome e endereço do transportador / Nombre y domicilio del porteador	
4 Nome e endereço do destinatário / Nombre y domicilio del destinatario		5 Local e país de emissão / Lugar y país de emisión			
6 Nome e endereço de consignatário / Nombre y domicilio del consignatario		7 Local, país e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria / Lugar, país y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías			
8 Notificar a: / Notificar a:		8 Local, país e prazo de entrega / Lugar, país y plazo de entrega			
		10 Transportadores sucessivos / Porteadores sucesivos			
11 Quantidade e categorias de volumes, marcas e números, tipos de mercadorias, contêineres e acessórios / Cantidad y clases de bultos, marcas y números, tipo de mercancías, contenedores y accesorios		12 Peso bruto em kg / Peso bruto en kg		13 Volume em m³ / Volumen en m.cu	
		14 Valor / Valor			
		Moeda / Moneda			
15 Custos a pagar / Gastos a pagar	Na origem / Monto remitente	Moeda / Moneda	No destino / Monto destinatario	Moeda / Moneda	16 Declaração do valor das mercadorias / Declaración del valor de las mercancías
Frete / Flete					17 Documentos anexos / Documentos anejos
Outros / Otros					
TOTAL / Total					18 Instruções sobre formalidades de Alfândega / Instrucciones sobre formalidades de Aduana
19 Valor do frete externo / Monto del flete externo					
20 Valor do reembolso contra entrega / Monto de reembolso contra entrega					
21 Nome e assinatura de remetente ou seu representante / Nombre y firma del remitente o su representante		22 Declarações e observações / Declaraciones y observaciones			
Data / Fecha					
As mercadorias consignadas neste Conhecimento de Transporte foram recebidas pelo transportador aparentemente em bom estado, sob as condições gerais que figuram no verso. Las mercancías consignadas en esta Carta de Porte fueron recibidas por el porteador aparentemente en buen estado, bajo las condiciones generales que figuran al dorso.		24 Nome e assinatura do destinatário ou seu representante / Nombre y firma del destinatario o su representante			
23 Nome, assinatura e carimbo do transportador ou seu representante / Nombre, firma y sello del porteador o su representante		Data / Fecha			
Data / Fecha					

FIGURA 1 - Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário - CRT

2.2 Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA)

O MIC/DTA, documento instituído no Brasil pela Instrução Normativa Conjunta SNT/DpRF nº 56/91, é um documento aduaneiro obrigatório para os momentos em que os veículos estão realizando o despacho de exportação/importação. Em que pese se tratar de um documento de natureza fiscal e aduaneira, ele é muito útil para a fiscalização do TRIC realizada pela ANTT e conveniados, especialmente quando a abordagem é feita nas aduanas de fronteira.

Em um trâmite de exportação, o embarcador das mercadorias emite suas notas fiscais na cidade de origem, que são levadas pelo transportador até a aduana onde será feito o despacho aduaneiro para a autoridade do outro país (em algumas Áreas de Controle Integrado – ACIs, esse trâmite ocorre no mesmo local físico). Uma vez dentro do recinto alfandegado, as mercadorias são manifestadas à autoridade aduaneira através do MIC/DTA, que passa a ser o documento fiscal oficial daquela carga (uma vez que esteja assinado por todas as autoridades) até que seja realizado o despacho aduaneiro de importação no outro país. O mesmo procedimento ocorrerá no sentido inverso (quando a carga estiver sendo importada para o Brasil).

Quando a abordagem de fiscalização ocorrer entre os momentos aduaneiros (quando o veículo e sua carga estão em trâmite de uma aduana de um país à outra, do outro país) dizemos que aquele conjunto está em **Trânsito Aduaneiro**. Nesse momento, o veículo estará lacrado, não sendo permitida a abertura de seu compartimento de carga (exceto em situações especiais, atípicas, nas quais a empresa transportadora deverá providenciar a retirada dos lacres, realizando a comunicação prévia à autoridade aduaneira).

O trânsito aduaneiro pode ser realizado entre unidades alfandegadas de fronteira (por exemplo, entre o Terminal Aduaneiro de Uruguaiana e o Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana), quando é chamado de Trânsito Aduaneiro Simplificado. E também pode ser realizado até estações aduaneiras no interior do país, mais próximas ao destino das mercadorias. Usa-se o termo “Porta-a-Porta” para descrever essa modalidade de operação de transporte (carga manifestada em uma aduana próxima à cidade de origem, e desembarçada em outra aduana próxima ao destino).

O formulário do MIC/DTA possui muitos campos úteis à fiscalização de transporte. Destacamos aqui os principais:

❖ **Campo 1: Nome do transportador.** No MIC/DTA, este campo deve possuir exatamente o mesmo conteúdo do Campo 3 do CRT, e pode ser usado, por exemplo, para aferir quem é o transportador responsável pela operação de transporte internacional quando não é apresentado o CRT à fiscalização.

❖ **Campos 11 e 18: Placas dos veículos.** Nesses campos estarão as patentes dos veículos do conjunto transportador. Caso o veículo seja abordado em uma aduana de fronteira, ou ainda quando em trânsito aduaneiro, é obrigatório que os veículos aqui descritos sejam exatamente aqueles fiscalizados pelo agente em campo (existe a possibilidade de o transportador ressaltar essas informações, caso precise efetuar a troca dos veículos). No entanto, se a carga já houver sido nacionalizada, por exemplo, em uma operação de importação, o documento fiscal vigente não será mais o MIC/DTA, mas sim a nota fiscal de importação (uma DANFE). Portanto, após a nacionalização das mercadorias, não haverá impedimento para que haja a troca de veículos em relação ao que o MIC/DTA apresenta.

❖ **Campo 23: N° do conhecimento.** Este campo traz a numeração do CRT vinculado ao MIC/DTA em análise. É importante para conferência da documentação.

❖ **Campo 27: Valor FOT.** Apresenta o valor das mercadorias, usualmente em dólares americanos. É com base no valor exposto neste campo que o agente irá conferir a validade do seguro de responsabilidade civil por danos à carga transportada.

❖ **Campo 32: Peso bruto.** Neste campo, está expresso em kg o peso bruto das mercadorias que estão sobre o conjunto descrito nos campos 11 e 18. É útil ao fiscal essa informação, já que no CRT, muitas vezes, consta uma quantidade de carga que fora dividida em mais de um veículo, não sendo possível com base naquele documento aferir o peso da carga sobre o conjunto que está sendo fiscalizado.

MIC DTA		Manifiesto Internacional de Carga por Carretera/Declaración de Tránsito Aduanero <i>Manifiesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Tránsito Aduaneiro</i>	
1 Nombre y Domicilio de Porteador/ <i>Nome e endereço do Transportador</i>		3 Tránsito Aduanero/ <i>Tránsito Aduaneiro</i> <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
		4 N°	
		5 Hoja / <i>Folha</i>	
2 Rol de Contribuyente/ <i>Cadastro Geral de contribuintes</i>		6 Fecha de emisión <i>Data de emissão</i>	
		7 Aduana y País de partida / <i>Alfândega Cidade e país de partida</i>	
9 CAMION ORIGINAL: Nombre y Domicilio del propietario <i>CAMINHÃO ORIGINAL: Nome e endereço do proprietário</i>		16 CAMION SUBSTITUTO: Nombre y Domicilio del propietario <i>CAMINHÃO SUBSTITUTO: Nome e endereço do Proprietário</i>	
10 Rol de contribuyente <i>Cadastro Geral do Contribuinte</i>	11 Placa del camión <i>Placa do Caminhão</i>	17 Rol de contribuyente <i>Cadastro Geral do Contribuinte</i>	18 Placa del Camión <i>Placa do Caminhão</i>
12 Marca y número/ <i>Marca e Número</i>	13 Capacidad de arrastre (t.) <i>Capacidade de tração (t.)</i>	19 Marca y número <i>Marca e Número</i>	20 Capacidad de arrastre <i>Capacidade de tração (t.)</i>
14 Año / <i>Ano</i>	15 <input checked="" type="checkbox"/> Semi <input type="checkbox"/> Remolque	21 Año / <i>Ano</i>	22 <input type="checkbox"/> Semi <input type="checkbox"/> Remolque
23 N° carta de porte <i>Nº do Conhecimento</i>	24 Aduana de destino <i>Alfândega de destino</i>	33 Remitente / <i>Remetente</i>	
25 Moneda / <i>Moeda</i>	26 Origen de las mercaderías <i>Origem das Mercadorias</i>	34 Destinatario / <i>Destinatário</i>	
27 Valor FOT / <i>Valor FOT</i>	28 Flete en u\$s <i>Frete em US\$</i>	29 Seguro en u\$s <i>Seguro em US\$</i>	35 Consignatario / <i>Consignatário</i>
30 Tipo de Bultos <i>Tipo dos Volumes</i>	31 Cantidad de bultos <i>Quantidades Volumes</i>	32 Peso bruto (Kg.) <i>Peso Bruto (Kg.)</i>	36 Documentos anexos / <i>Documentos Anexos</i>
37 Número de los precintos / <i>Número dos Lacs</i>			
38 Marca y número de los bultos, descripción de las mercaderías / <i>Marca e Número dos volumes, descrição das mercadorias</i>			
Declaro que las informaciones prestadas en este documento son expresión de verdad, que los datos referentes a las mercancías fueron transcritos exactamente conforme a la declaración del remitente, los cuales son de exclusiva responsabilidad, y que esta operación obedece a lo dispuesto en el convenio sobre Transporte Internacional de los Países del Cono Sur.-		40 N° DTA, ruta y plazo de transporte/ <i>Nº DTA, rota e prazo do transporte</i>	
39 Firma y sello del portador / <i>Assinatura e carimbo do transportador</i>		41 Firma y sello de la Aduana de partida <i>Assinatura e carimbo da Alfândega de Partida</i>	
Fecha / <i>Data:</i>		Fecha / <i>Data:</i>	

1ª vía - ALFANDEGA DE PARTIDA / ORIGINAL - ADUANA DE PARTIDA

FIGURA 2 - Manifiesto Internacional de Carga / Declaração de Tránsito Aduaneiro (MIC/DTA)

2.3 Certificado de Desembaraço para Trânsito Aduaneiro (CDTA)

O CDTA é um documento fiscal, de porte obrigatório, nas operações de trânsito aduaneiro para o interior do país. Ele substitui a nota fiscal nessas operações. Sua presença não substitui a obrigatoriedade de o transportador possuir e portar o CRT.

Assim como o MIC/DTA, o CDTA apresentará diversos campos com informações úteis à fiscalização de transportes, sendo um documento complementar ao CRT nas situações em que é apresentado.

Atenção: o CDTA é um documento de porte obrigatório previsto na legislação aduaneira. Por esse motivo, a sua ausência, quando obrigatório, não deve ser penalizada com as infrações previstas na legislação de transportes. Por outro lado, o fiscal da ANTT e conveniados podem acionar a autoridade fiscal/aduaneira para relatar a ocorrência.



**MINISTÉRIO DA FAZENDA - SECRETARIA DA RECEITA
FEDERAL DO BRASIL - RFB
CERTIFICADO DE DESEMBARAÇO PARA TRÂNSITO
ADUANEIRO**

Nº da Declaração de Trânsito:
[REDAZIDA]

ATENÇÃO: Verifique a autenticidade deste certificado em
<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/siscomex/AcessoSistemas.htm>

Informamos às demais autoridades públicas que os lacres aplicados em mercadoria ou unidade de carga sob controle aduaneiro somente podem ser rompidos em presença da fiscalização da Receita Federal do Brasil, sujeitando-se o infrator às penalidades cabíveis.

Modalidade da DT UNIMODAL									
Beneficiário do Trânsito CNPJ/CPF: [REDAZIDA] - TRANSPORTADORA [REDAZIDA] LTDA									
Transportador do Trânsito CNPJ/CPF: [REDAZIDA] - TRANSPORTADORA [REDAZIDA] LTDA									
Origem Unidade Local: 1017500 - ALF - URUGUAIANA									
Destino Unidade Local: 0610600 - VARGINHA Recinto Aduaneiro: 6553201 - EADI - ARMAZENS GERAIS AGRICOLA LTDA - VARGINHA/MG - BR 491									
Data e Hora do Início do Trânsito 02/09/2021 às 16:46:13 hs	Data e Hora de Previsão de Chegada 07/09/2021 às 16:46:13 hs								
Rota 00009 - BR 4 [REDAZIDA] Via de Transporte : RODOVIARIA									
Tipo da Carga SOLTA									
Termo de Responsabilidade do Beneficiário Nos termos do artigo 290, parágrafo único, e artigos 674 e 676 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 4543 de 26 de dezembro de 2002, e nas normas que o complementam, assumimos a condição de fiel depositário da mercadoria enquanto subsistir a operação de trânsito aduaneiro, bem como as responsabilidades pelas obrigações fiscais estabelecidas na legislação pertinente, suspensas em razão da aplicação do regime de trânsito aduaneiro das mercadorias objeto da presente declaração. Representante : CPF : [REDAZIDA]									
Termo de Responsabilidade do Transportador Nos termos dos artigos 758 e 760 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto 6759 de 05 de fevereiro de 2009, e nas normas que o complementam, e de acordo com o TRTA nº 00027, assumimos as responsabilidades pelas obrigações fiscais estabelecidas na legislação pertinente, suspensas em razão da aplicação do regime de trânsito aduaneiro das mercadorias objeto da presente declaração. Representante : CPF : [REDAZIDA]									
Veículos 1) Placa do Caminhão Trator : [REDAZIDA] Placa do 1º Reboque : [REDAZIDA] Informações sobre os elementos de segurança <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aplicado ao</th> <th>Tipo</th> <th>Número</th> <th>Internacional</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Veículo</td> <td>Lacre</td> <td>[REDAZIDA]</td> <td>N</td> </tr> </tbody> </table>		Aplicado ao	Tipo	Número	Internacional	Veículo	Lacre	[REDAZIDA]	N
Aplicado ao	Tipo	Número	Internacional						
Veículo	Lacre	[REDAZIDA]	N						
Especificação da Carga 1) Identificação da Carga : [REDAZIDA] Tipo do Conhecimento : CRT Peso Bruto : 24.980,000 Kg Tipo de Embalagem/Quantidade por Embalagem : PALLETS/22									

FIGURA 3 - Certificado de Desembaraço de Trânsito Aduaneiro (CDTA)

2.4 Demais Documentos Fiscais (Nota Fiscal Eletrônica, DANFE, Fatura Comercial, *Commercial Invoice*)

Após a nacionalização da carga na fronteira (nas operações de importação), bem como antes da manifestação da carga à autoridade aduaneira (na exportação), as mercadorias serão acompanhadas por documentos fiscais similares aos do transporte nacional. Esses documentos auxiliarão o agente de fiscalização a delimitar o transporte (na ausência do CRT, por exemplo), além de fornecerem dados úteis sobre a carga transportada.

Existem ainda documentos fiscais específicos de operações de comércio exterior, como a Fatura Comercial. Eventualmente, especialmente em fiscalizações realizadas em aduanas de fronteira, poderão ser coletados dados desses documentos, como quando houver dúvidas acerca das informações prestadas nos demais documentos apresentados.

***Atenção:** A ausência, ou mesmo a incorreção, de documentos fiscais não deve ser alvo de autuações previstas na legislação de transporte. Alternativamente, poderá ser acionada a autoridade fiscal competente.*

2.4.1 Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e DANFE

A Nota Fiscal Eletrônica – NF-e (e o seu Documento Auxiliar à Nota Fiscal Eletrônica – DANFE), assim como nas operações de transporte nacionais, possui dados completos acerca das mercadorias que estão sendo levadas especificamente no conjunto transportador abordado. Na ausência do CRT, deverão ser coletadas as informações necessárias dos documentos fiscais, em especial da DANFE, que pela legislação fiscal é documento de porte obrigatório (para mercadorias nacionalizadas).

Além das informações sobre as mercadorias e sobre os operadores envolvidos (embarcador, transportador e destinatário), a DANFE ainda informa o Código Fiscal de Operações e Prestação (CFOP), junto à descrição das mercadorias, a partir do qual é possível determinar se aquela mercadoria tem como destino a exportação (CFOP iniciando com o número 7, por exemplo, “7.101”), ou é oriunda do exterior em uma operação de importação

(CFOP iniciando com o número 3, por exemplo, “3.102”). Se o CFOP iniciar com qualquer outro número, aquela operação de transporte não será internacional.

***Atenção:** Ainda que a DANFE apresente um CFOP iniciando com os números 3 ou 7, é preciso verificar se o transporte em questão é realmente do tipo rodoviário internacional, antes de enquadrá-lo nas normas do TRIC. As mercadorias podem ser exportadas, ou importadas, através de portos e aeroportos, utilizando o modal rodoviário apenas em trechos nacionais, situações nas quais as normas do TRIC não se aplicam.*

2.4.2 Fatura Comercial e *Commercial Invoice*

A Fatura Comercial é o documento de natureza contratual que espelha a operação de compra e venda entre o importador e o exportador. Também recebe o nome, quando em uso nos demais países, de *Commercial Invoice*, ou simplesmente *Invoice*. É um documento fiscal obrigatório, com regras definidas, no Brasil, pelo Regulamento Aduaneiro da Receita Federal do Brasil (RFB).

Especificamente para a fiscalização de transportes, este documento pode ser útil para determinar qual mercadoria está sendo transportada, quando a análise dos demais documentos trouxer dúvidas ao agente (ou quando esses estiverem ausentes).

2.5 Documentos de Trânsito

A documentação obrigatória prevista na legislação de trânsito (carteira de habilitação e certificado de registro do veículo) será utilizada pelo agente de fiscalização para obter todos os dados dos veículos e de seu condutor.

Entretanto, ainda que sejam definidos nas normas de trânsito como documentos de porte obrigatório, sua eventual falta não deverá ser alvo de penalizações previstas na normativa do transporte internacional, mas sim seguindo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Isso se deve ao fato dos enquadramentos previstos no protocolo de infrações do ATIT (Decreto nº 5.462/05) preverem apenas infrações relativas aos documentos de transporte, não existindo penalidades para infrações envolvendo os documentos de trânsito. Por esse motivo, as

penalidades relativas aos documentos de trânsito somente poderão ser aplicadas pelo órgão com circunscrição sobre a via, cabendo ao agente encaminhar esses casos, quando necessário.

***Exceção:** A eventual falta da Autorização Especial de Trânsito – AET, quando obrigatória (veículos de características especiais), poderá ser penalizada a partir do protocolo de infrações do ATIT, visto que há um enquadramento próprio previsto para este documento.*

2.6 Resolução MERCOSUL/GMC nº 34/19

A Resolução GMC nº 34/19 disciplina, no âmbito do MERCOSUL (transporte entre o Brasil e a Argentina, Paraguai ou Uruguai), quais são os documentos de porte obrigatório, nas operações de transporte de carga e passageiros.

Para o transporte de cargas, os documentos listados na Resolução GMC nº 34/19 são os seguintes:

- a) Autorização da empresa e habilitação do veículo (licenças). (1)
- b) 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)
- c) 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)
- d) Certificado de inspeção técnica veicular. (4)
- e) Carta de porte internacional (CRT).
- f) 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) Ou aval técnico, se corresponder, no caso de certos veículos especiais.

Em 26/01/2021, foi publicada a Resolução GMC nº 43/20, que altera a Resolução GMC nº 34/19 no sentido de permitir a substituição dos documentos de porte obrigatório por uma versão digital, desde que incluído meio de verificação de autenticidade eletrônico, além de ser necessário acordo específico para uso de cada documento eletrônico de forma bilateral ou multilateral.

2.7 Transporte entre Brasil e Venezuela

O transporte entre o Brasil e a República Bolivariana da Venezuela é regido pelo acordo internalizado pelo Decreto nº 2.975/99, bem como pelas reuniões bilaterais subsequentes.

Na reunião bilateral de 5 e 6 de março de 2009 foi acordada uma lista de documentos de porte obrigatório constando o MIC/DTA, o CRT e as Apólices de Seguro de Responsabilidade Civil de Danos a Terceiros e de Danos à Carga Transportada. Além disso, existe também um outro documento cujo modelo e obrigatoriedade fora acordado pelas autoridades aduaneiras dos países: a Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA-I), internalizada pela Instrução Normativa RFB nº 570/2005.

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

2.8 Transporte entre Brasil e Guiana

O transporte entre o Brasil e a República Cooperativista da Guiana é regido pelo acordo internalizado pelo Decreto nº 5.561/05, bem como pelas reuniões bilaterais subsequentes.

Inexistem entre os países, até o momento, modelos de documentos aprovados para as operações de transporte internacional de cargas, embora o assunto tenha sido discutido nas últimas reuniões bilaterais.

Infrações e sanções: Em face ao acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a

Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

2.9 Transporte entre Brasil e Guiana Francesa

O transporte entre o Brasil e a República Francesa (da qual a Guiana Francesa é parte) é regido pelo acordo internalizado pelo Decreto nº 8.964/17, bem como pelas reuniões bilaterais subsequentes. Inexistem entre os países, até o momento, modelos de documentos aprovados para as operações de transporte internacional de cargas.

Infrações e sanções: Em face ao acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

3. SEGUROS

Nas operações de transporte rodoviário internacional de cargas, em conformidade com as regras estabelecidas nos acordos internacionais (ATIT ou Acordos Bilaterais entre os países), os transportadores rodoviários deverão contratar apólices de seguro emergentes de sua responsabilidade contratual e extracontratual, ou seja, os seguros de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados e seguro de responsabilidade civil de danos à carga transportada.

3.1 Seguro de Responsabilidade Civil de danos a Terceiros não transportados

3.1.1 Transporte entre Brasil e demais países signatários do ATIT

Consiste em obrigação dos transportadores internacionais, nas operações de transporte realizadas entre os países signatários do ATIT (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai), a contratação do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional – RCTR-VI. A previsão legal para exigência deste Seguro está estabelecida no Artigo 13 do supracitado Acordo.

Para fins de comprovação da contratação deste seguro, os transportadores deverão portar e apresentar à fiscalização, em documento original, os certificados bilíngues das apólices de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos a terceiros não transportados, que seguirão as especificações previstas na legislação específica (ver FIGURA 4 e FIGURA 5).

Importante (1): Por definição, o RCTR-VI possui cobertura apenas em território estrangeiro, ou seja, não há cobertura no país onde ele é emitido. Ademais, a Resolução ANTT nº 5840/2019, Artigo 36, parágrafo 1º, determina que o porte deste seguro, para veículos brasileiros, somente será exigível – para fins de fiscalização – após o cruzamento de fronteira. Deste modo, para veículos brasileiros, a única situação em que este seguro deverá ser exigido, pela fiscalização da ANTT e conveniados, será nas fiscalizações em Áreas de Controle Integrado em região de fronteira (locais onde há jurisdição mista dos dois países).

Importante (2): No caso dos veículos estrangeiros, o porte do certificado bilíngue, em documento original, será obrigatório durante toda a permanência do veículo em território brasileiro, mesmo que o veículo não esteja carregado no momento da abordagem.

Importante (3): *Por fim, conforme as normas estabelecidas no ATIT e em reuniões bilaterais, estes seguros deverão obrigatoriamente ser contratados em seguradoras sediadas nos países de origem dos transportadores segurados.*

Este seguro deverá atender às condições estabelecidas no Acordo 1.41 da XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul. No Brasil, as normas para esta modalidade de seguro foram internalizadas e são disciplinadas pela Circular SUSEP 611/2020.

No normativo da SUSEP estão descritas as importâncias seguradas e os limites máximos de responsabilidade, bem como abrangência geográfica, representação da seguradora no exterior, modelo padrão de certificado, entre outras informações.

Ainda sobre o assunto, nos termos do ATIT, foram acordados os valores mínimos que devem constar das coberturas concedidas. Paralelamente, os países podem acordar valores diferenciados de coberturas em acordos bilaterais e multilaterais, como é o caso do acordo alcançado entre o Brasil e a Argentina e o Uruguai em 2013.

A Circular SUSEP 611/2020 contém a informação dos acordos vigentes na data de publicação deste documento, os quais listamos abaixo.

3.1.1.1. Importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento (Bolívia, Chile, Paraguai e Peru):

Danos a terceiros não transportados:

(i): US\$ 20.000 por pessoa;

(ii): US\$ 15.000 para danos materiais;

Obs: No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista fica limitada a US\$ 120.000,00.

3.1.1.2. Valores mínimos de cobertura (Argentina e Uruguai):

Danos a terceiros não transportados:

(i): US\$ 50.000,00 por pessoa;

(ii): US\$ 30.000,00 para danos materiais;

Obs: No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura fica limitada a US\$ 200.000,00.

Importante: Os valores de cobertura listados acima representam o mínimo de cobertura e poderão ser maiores, a critério do transportador, inclusive quanto ao limite por evento indicado na apólice.

CERTIFICADO DE POLIZA UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR POR CARRETERA EN VIAJE INTERNACIONAL
CERTIFICADO DE APOLICE UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIARIO EM VIAGEM INTERNACIONAL

Aseguradora / Seguradora: _____ País: _____

Asegurado Nombre/Dirección / Segurado Nome/Endereço: _____ Póliza N° / Apolice N°: _____ Certificado N° / Certificado N°: _____

MARCA MODELO AÑO / MARCA MODELO ANO: _____ VALIDEZ VIGÊNCIA: _____ CHASIS / CHASIS: _____ MATRICULA / PLACA: _____

Certifica que el vehículo cuyo datos se detallan anteriormente, se encuentra amparado en el riesgo de responsabilidad civil conforme a los montos y condiciones establecidas en la XV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur. Acuerdo 1.41 (XV) e Transportes dos Países do Cono Sul. Acordo 1.41 (XV)

Esta cobertura comprende a los siguientes países:
Esta cobertura comprende os seguintes países:

--	--	--	--	--	--

Ciudad / Cidade: _____ Fecha / Data: _____ Firma y Sello del Asegurador / Assinatura e Carimbo da Seguradora: _____

FIGURA 4 - Certificado da Apólice de Resp. Civil por Danos a Terceiros Não Transportados - Frente

SUMAS A SEGURADAS Y LIMITE MÁXIMOS DE RESPONSABILIDAD POR VEHICULO Y EVENTO
IMPORTANCIAS SEGURADAS E LIMITE MÁXIMOS DE RESPONSABILIDADE POR VEICULO E EVENTO

DAÑOS A TERCEROS NO TRANSPORTADOS - DANOS A TERCEIROS NAO TRANSPORTADOS:

Muerte Y/O Daños Personales / Morte E/OU Danos Personais	Por Persona / Por Pessoa	Daños Materiales / Danos Materiais	Por Bien	Limite Máximo Por Evento / Limite Máximo Por Evento
US\$ 20.000.00		US\$ 15.000.00		US\$ 120.000.00

DAÑOS A PASAJEROS - DANOS A PASSAGEIROS:

Muerte Y/O Daños Personales / Morte E/OU Danos Personais	Por Persona / Por Pessoa	Daños Materiales / Danos Materiais	Por Persona / Por Pessoa	Limite Máximo Por Evento / Limite Máximo Por Evento
US\$ 20.000.00		US\$ 500.00		US\$ 200.000.00 / US\$ 10.000.00

Observación: En el caso de siniestros debe haber contacto con el representante del Transportista y del Asegurador del país donde ocurrió el hecho.
Observacao: No caso deve haver contato com o representante da Transportadora e da Seguradora no país ocorreu o fato.

DIRECCIONES DE ASEGURADORAS REPRESENTANTES EN LOS PAISES DEL CONO SUR
ENDERECOS DAS SEGURADORAS REPRESENTANTES NOS PAISES DO CONE SUL

PAIS / País	Nombre / Nome	PAIS / País	Nombre / Nome	PAIS / País	Nombre / Nome

FIGURA 5 - Certificado da Apólice de Resp. Civil por Danos a Terceiros Não Transportados - Verso

3.1.2 Transporte entre Brasil e Guiana ou Brasil e Venezuela

A base legal para o transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e a República Cooperativista da Guiana foi estabelecida através da celebração do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, que foi internalizado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005.

Já o transporte rodoviário internacional de cargas entre Brasil e Venezuela é amparado pelo regramento instituído através do Acordo do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre os dois países e internalizado no Brasil através do Decreto nº 2.975/1999.

Em que pese os Acordos terem sido firmados e internalizados no Brasil em momentos distintos e por diferentes Decretos, ambos trazem praticamente a mesma redação. No que diz respeito às normas previstas para os Seguros de Responsabilidade Civil dos Transportadores Rodoviários, temos exatamente a mesma obrigatoriedade da contratação de seguros de responsabilidade civil pelos riscos da operação de transporte, em relação a terceiros não transportados e a tripulação. Para os casos de transporte de carga própria, a obrigatoriedade do seguro limita-se à responsabilidade civil por lesões, morte ou danos a terceiros não transportados.

De acordo com o artigo 15 do Decreto nº 2.975/99 (para o transporte com a Venezuela) e artigo 15 do Decreto nº 5.561/05 (Guiana), é facultado às empresas transportadoras a contratação dos seguros em companhias seguradoras do país de origem ou de destino. Deste modo, os seguros poderão ser contratados indistintamente em qualquer um dos países entre os quais se realiza a operação de transporte, independentemente da bandeira de origem dos veículos segurados.

Conforme o artigo 4 do “Anexo II – Seguros” de ambos os decretos, a comprovação da contratação se dará com o porte do certificado de cobertura do seguro. Não há, até o momento, qualquer padronização ou modelo para estes certificados. Os acordos somente preveem que tais documentos trarão, obrigatoriamente, as seguintes informações: nome e endereço do segurador, numeração correspondente, nome e endereço da empresa de transportes, individualização e características do veículo, período de cobertura, riscos cobertos, importâncias seguradas, lugar e data de emissão, nome e endereço do representante e assinatura deste.

Os valores mínimos de cobertura estabelecidos pelos Acordos para a responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados são:

- (i): US\$ 20.000,00 por morte ou danos pessoais, por pessoa;
- (ii): US\$ 15.000,00 para danos materiais, por bem;
- (iii) US\$ 120.000,00 de limite por evento.

Observação: O limite por evento representa o valor que a apólice precisa cobrir quando somadas duas ou mais indenizações, no caso de um sinistro com muitos danos ou mortes. O valor descrito aqui representa um mínimo a ser coberto para esses eventos.

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

3.1.3 Transporte entre Brasil e Guiana Francesa

As operações de transporte entre Brasil e Guiana Francesa deverão obedecer às condições estabelecidas no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, internalizado no Brasil através do Decreto nº 8.964/2017.

Embora o acordo, no momento, ainda esteja em fase de implementação, o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário entre Brasil e Guiana Francesa já foi regulamentado, no Brasil, pela Resolução CNSP nº 341, de 11 de outubro de 2016. Tal dispositivo criou e regulamentou o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Veículos matriculados na Guiana Francesa (RCTR-VI-GF). Destaca-se que, tanto os veículos matriculados na Guiana Francesa quanto os veículos de transportadoras brasileiras deverão contratar este seguro de responsabilidade civil, sendo autorizado, inclusive, que as empresas brasileiras contratem o seguro diretamente em sociedades seguradoras da Guiana Francesa.

A Resolução trata de aspectos técnicos e operacionais desta modalidade de seguro, além de estabelecer as obrigações para os transportadores nesta matéria. Destacamos, a seguir, os principais aspectos a serem observados durante a fiscalização:

- a) As seguradoras fornecerão certificados bilíngues (português e francês), para cada veículo, que deverá portá-lo obrigatoriamente durante toda a operação de transporte (ver FIGURA 6).
- b) Valores de Cobertura: Os limites máximos de indenização por evento possuem valores mínimos estabelecidos, que estão delimitados da seguinte maneira:

(i) R\$ 500.000,00 para danos corporais/materiais causados a terceiros não transportados;

Faculta-se, às sociedades seguradoras, a fixação de sublimites para cada um dos limites máximos de indenização definidos acima, desde que respeitados os seguintes valores mínimos:

(i) R\$ 80.000,00 para danos corporais causados a terceiros não transportados – por pessoa;

(ii) R\$ 20.000,00 para danos materiais causados a terceiros não transportados – por bem;

1 - LOGO SEGURADORAS		2 - SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO EM VIAGEM INTERNACIONAL, PARA VEÍCULOS MATRICULADOS NA GUIANA FRANCESA (RCTR-VI-GF).			
4 - O presente CERTIFICADO se regula pelas Condições Gerais da apólice indicada no item 6, que se encontra em poder do SEGURADO, e reflete as coberturas contratadas para o veículo.		3 - CERTIFICADO nº			
5 - DADOS DO CONTRATO DE SEGURO					
6 - APÓLICE	7 - SUCURSAL	8 - RAMO	9 - PRODUTO	10 - CERTIFICADO	11 - VIGÊNCIA DO SEGURO
12 - DADOS DO SEGURADO			13 - Nome		
14 - Identificação			15 - Autorização		
16 - Endereço (Guiana Francesa)		17 - Bairro		18 - Cidade	19 - Região
20 - Código Postal					
21 - DADOS DO SEGURO					
22 - SOCIEDADE SEGURADORA			23 - CNPJ		24 - Outras informações
25 - Código SUSEP					
26 - Grupo	27 - Ramo	28 - Produto	29 - Outras informações		30 - Contrato
31 - Início de vigência					
32 - DADOS DO VEÍCULO					
33 - Veículo		34 - Ano/Modelo	35 - Capacidade	36 - Placa	37 - Chassi
38 - Combustível					
39 - Prefixo		40 - Utilização		41 - Região de Origem	
42 - Bônus					
43 - COBERTURAS E IMPORTÂNCIAS SEGURADAS CONTRATADAS					
44 - SEGURO OBRIGATÓRIO			45 - LIMITE MÁXIMO DE INDENIZAÇÃO (R\$)	46 - SUBLIMITES (R\$)	47 - PRÊMIO LÍQUIDO (R\$)
Danos Corporais e/ou Materiais a Pessoas Não Transportadas			(500.000,00)	(80.000,00/20.000,00)	(1.000,00)
Danos Corporais Causados a Passageiros			(1.000.000,00)	(80.000,00)	(1.000,00)
Danos Materiais Causados a Bagagens de Passageiros			(50.000,00)	(2.000,00)	(1.000,00)
48 - COBERTURAS ADICIONAIS					
01 - Danos Morais Reclamados por Passageiros			(100.000,00)	(20.000,00)	(1.000,00)
02 - Danos Corporais Causados a Tripulantes			(Não Contratado)	-	-
03 - Danos Corporais Causados a Empregados Transportados			(Não Contratado)	-	-
04 - Custas Judiciais e Honorários de Advogados			(50.000,00)	-	(1.000,00)
49 - SERVIÇOS					
50 - DESCRIÇÃO (Assistência 24hs Básica)			51 - SITUAÇÃO (Contratado)	52 - FRANQUIA	53 - CUSTO (1.000,00)
54 - OBSERVAÇÕES					
CAMPO LIVRE PARA INSERIR QUAISQUER INFORMAÇÕES ADICIONAIS E PARTICULARES DE CADA SEGURADORA. EXEMPLOS:					
(A Cobertura Adicional de Danos Morais Reclamados por Passageiros tem franquia de R\$ 2.000,00.)					
(A SOCIEDADE SEGURADORA XPTO S. A., garantidora da apólice acima, baseada nas informações constantes na Proposta de Seguro, que é parte integrante deste Contrato, apresentada pelo SEGURADO aqui identificado, emite este Certificado, obrigando-se a indenizar o SEGURADO até o limite máximo de indenização das coberturas contratadas, respeitados seus sublimites, quando houver, mediante o pagamento do prêmio respectivo rigorosamente dentro do prazo.					
(IMPORTANTE: Todas as modificações relativas ao presente seguro, inclusive alterações e pedido de cancelamento do contrato, deverão ser solicitadas de forma expressa à SOCIEDADE SEGURADORA. A validade das modificações se dará somente após a anuência da SOCIEDADE SEGURADORA.)					
55 - Dados do Corretor					
56 - Corretor		57 - REGISTRO NA SUSEP		58 - Telefone	59 - Código
60 - Endereço		61 - Bairro	62 - Cidade	63 - UF	
64 - CEP					
65 - Local		66 - Data	67- Assinatura		
68 - RAZÃO SOCIAL DA SOCIEDADE SEGURADORA				69 - CÓDIGO DE SEGURANÇA	
70 - CNPJ XX.XXX.XXX/XXXX-XX CAPITAL SOCIAL (R\$ 00.000.000,00)				(PROCESSOS SUSEP 15414.000000/2010 E 15414.000000/2010)	
71 - (Rua Tal, 555 - Centro - São Paulo - SP) - CEP XXXXX-XXX - Telefone (XX) XXXX XXXX Fax (XX) XXXX XXXX e-mail :@.....					

FIGURA 6 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Guiana Francesa (RCTR-VI-GF) – modelo em português

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a

Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

3.1.4 Carga Própria

Nas operações de transporte de carga própria, a contratação do Seguro de Responsabilidade Civil por Danos a terceiros não transportados permanece obrigatória, conforme o Artigo 1 do “Anexo III – Seguros” do ATIT.

3.1.5 Veículos novos / Autotransporte

As viagens internacionais com veículos novos (“zero quilômetro”), realizando operações de autotransporte (no caso de caminhões, caminhões-tratores ou ônibus) ou não (no caso de implementos rodoviários) também deverão, obrigatoriamente, estar acobertadas pelo seguro de danos a terceiros não transportados.

3.1.6 Veículos vazios (“en lastre”)

Os veículos estrangeiros, que efetuarem cruzamento de fronteira vazios, ou seja, portando um MIC “*en lastre*”, permanecem obrigados a apresentarem o certificado de Seguro de Responsabilidade Civil por Danos a terceiros não transportados enquanto estiverem fora do território de seu país de origem.

3.2 Seguro de Responsabilidade Civil de Danos à Carga Transportada

3.2.1 Transporte entre Brasil e demais países signatários do ATIT

As operações de transporte realizadas entre o Brasil e demais países signatários do acordo deverão ser acobertadas pelo Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional – Danos à Carga Transportada. Tal obrigação está prevista no Artigo 13 do ATIT.

Este seguro deverá atender as condições estabelecidas no Acordo 1.67 celebrado na XVI Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul, e seu certificado deverá seguir o modelo acordado pelo Acordo 1.84 da XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul (ver figuras 07 e 08).

No Brasil, as normas para esta modalidade de seguro foram internalizadas e são disciplinadas pela Circular SUSEP 617/20.

Conforme as normas estabelecidas no ATIT e em reuniões bilaterais, ressalta-se que estes seguros deverão obrigatoriamente ser contratados em seguradoras sediadas nos países de origem dos veículos. Com o Chile, entretanto, há uma exceção: Brasil e Chile acordaram bilateralmente, de forma provisória, que as transportadoras chilenas estão autorizadas a efetuar a contratação do Seguro de Danos à Carga transportada em companhias seguradoras brasileiras.

A comprovação da contratação deste seguro será realizada através do porte, obrigatório durante toda a operação de transporte, do Certificado bilíngue (que poderá ser em cópia simples, conforme prevê o artigo 36 da Resolução ANTT nº 5840/19), de acordo com o modelo estabelecido abaixo (FIGURA 7 e FIGURA 8).

Valores de Cobertura: Os valores de cobertura do seguro não deverão ser inferiores à responsabilidade civil do transportador emergente do Contrato de Transporte, conforme estabelecido pelo Artigo 5, “c”, do Anexo III do ATIT. Deste modo, o valor de cobertura do seguro deverá ser equivalente, no mínimo, ao valor da mercadoria transportada.

CERTIFICADO DE POLIZA UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR
POR CARRETERA EN VIAJE INTERNACIONAL (DAÑO A LA CARGA TRANSPORTADA),
CERTIFICADO DE APOLICE UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR
RODOVIARIO EM VIAGEM INTERNACIONAL (DANOS A CARGA TRANSPORTADA)

Aseguradora Seguradora	País País
Asegurado Nombre/Dirección Segurado Nome/Endereco	Póliza N° Certificado N° Apolice N° Certificado N°
	Validez Vigencia

Certifico que el asegurado cuyos datos se detallan
Certifico que o segurado identificado anteriormente

anteriormente, se encuentra amparado en el riesgo de responsabilidad civil, por daños
está amparado no risco de responsabilidade civil, por danos

a la carga transportada, conforme a los montos y condiciones establecidos en este
a carga transportada, segundu os valores e condicoes estabelecidas neste

certificado y condiciones establecidas en el Acuerdo 1.67 de la XVI Reunión
certificado e condicoes estabelecidas no Acordo 1.67 de XVI Reuniao

de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur. Acuerdo
de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cono Sul. Acordo

1.67 (XVI)
1.67 (XVI)

Esta cobertura comprende a los siguientes países:
Esta cobertura comprende os seguintes países:

--	--	--	--

Ciudad Fecha Cidade Data	Firma y Sello del Asegurador Assinatura e Carimbo da Seguradora
---------------------------------------	--

FIGURA 7 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada) – Frente

SUMAS ASEGURADORAS Y LIMITES MAXIMOS DE RESPONSABILIDAD POR VEHICULO Y EVENTO IMPORTANCIAS SEGURO E LIMITES MAXIMOS DE RESPONSABILIDADE POR VEICULO E EVENTO		
Limite Maximo por Vehiculo y por Evento Limite Maximo por Veiculo e por Evento Exportación _____ Exportacao _____ Importación _____ Importacao _____		
Observacion: En el caso de siniestros debe haber contacto con el representante del Transportista y del Asegurador de país donde ocurrió el hecho. Observacao: Em caso de siniestros deve haver contato com o representante do transportadora e do Seguradora no país onde ocorreu o fato.		
DIRECCIONES DE ASEGURADORAS REPRESENTANTES EN LOS PAISES DEL CONO SUR ENDERECOS DAS SEGURADORAS REPRESENTANTES NOS PAISES DO CONE SUL		
PAIS	PAIS	PAIS
Nombre Nome	Nombre Nome	Nombre Nome
Dirección Endereco	Dirección Endereco	Dirección Endereco
PAIS	PAIS	PAIS
Nombre Nome	Nombre Nome	Nombre Nome
Dirección Endereco	Dirección Endereco	Dirección Endereco

FIGURA 8 - Certificado da Apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada) - Verso

3.2.2 Transporte entre Brasil e Guiana / Brasil e Venezuela

Conforme mencionado no tópico que trata sobre o seguro de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados, o transporte entre Brasil e países não signatários do ATIT é regulamentado por acordos bilaterais específicos celebrados entre o Brasil e estes demais países.

A base legal para o transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e a República Cooperativista da Guiana foi estabelecida através da celebração do Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, que foi promulgado no Brasil pelo Decreto nº 5.561/2005.

Já o transporte rodoviário internacional de carga entre Brasil e Venezuela é amparado pelo regramento instituído através do Acordo do Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre os dois países e internalizado no Brasil através do Decreto nº 2.975/1999.

Em que pese os Acordos terem sido firmados e internalizados no Brasil em momentos distintos e por diferentes Decretos, ambos trazem praticamente a mesma redação. No que diz

respeito às normas previstas para os Seguros de Responsabilidade Civil dos Transportadores Rodoviários, a obrigatoriedade para a contratação do seguro que acobertará os riscos de transporte (danos à carga) está no Artigo 15 dos dois dispositivos legais.

De acordo com o artigo 15 do Decreto nº 2.975/99 (para o transporte com a Venezuela) e artigo 15 do Decreto nº 5.561/05 (Guiana), é facultado às empresas transportadoras a contratação dos seguros em companhias seguradoras do país de origem ou de destino. Deste modo, os seguros poderão ser contratados indistintamente em qualquer um dos países entre os quais se realiza a operação de transporte, independentemente da bandeira de origem dos veículos segurados.

Conforme o artigo 4 do “Anexo II – Seguros” de ambos os decretos, a comprovação da contratação se dará com o porte do certificado de cobertura do seguro. Não há, até o momento, a padronização de um modelo para estes Certificados. Os Acordos determinam apenas que tal documento trará, obrigatoriamente, as seguintes informações: nome e endereço do segurador, numeração correspondente, nome e endereço da empresa de transportes, individualização e características do veículo, período de cobertura, riscos cobertos, importâncias seguradas, lugar e data de emissão, nome e endereço do representante e assinatura deste.

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

3.2.3 Transporte entre Brasil e Guiana Francesa

As operações de transporte entre Brasil e Guiana Francesa deverão obedecer às condições estabelecidas no Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, internalizado no Brasil através do Decreto nº 8.964/2017.

Embora o acordo, no momento, ainda esteja em fase de implementação, o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário entre Brasil e Guiana Francesa já foi regulamentado, no Brasil, pela Resolução SUSEP nº 341, de 11 de outubro de 2016. Tal dispositivo criou e regulamentou o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional para Veículos matriculados na Guiana Francesa (RCTR-VI-GF). Destaca-se, que tanto os veículos matriculados na Guiana Francesa quanto os veículos de transportadoras brasileiras deverão contratar este seguro de

responsabilidade civil, sendo autorizado, inclusive, que as empresas brasileiras contratem o seguro diretamente em sociedades seguradoras da Guiana Francesa.

Tal Resolução, em seu artigo 5º, traz a obrigatoriedade de contratação, por parte dos veículos transportadores de carga matriculados na Guiana Francesa, de dois seguros relacionados à carga transportada: de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C) e de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF – DC).

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

3.2.4 Carga Própria

Para as operações de transporte de carga própria, a contratação do seguro por danos à carga transportada está dispensada, conforme o Artigo 1 do “Anexo III – Seguros” do ATIT.

3.2.5 Veículos novos (0 KM) / Autotransporte

As viagens internacionais com veículos novos (“zero quilômetro”), realizando operações de autotransporte (no caso de caminhões, caminhões-tratores ou ônibus) ou não (no caso de implementos rodoviários) deverão, obrigatoriamente, estar acobertadas pelo seguro de danos à carga transportada, tendo em vista que o veículo rodante é também a mercadoria transportada.

3.2.6 Veículos vazios (“*en lastre*”)

Os veículos que efetuarem cruzamento de fronteira estando vazios, ou seja, portando um MIC “*en lastre*”, não estão obrigados a apresentar o certificado de seguro por danos à carga transportada, uma vez que não estarão realizando uma operação de transporte remunerado.

4. INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

Para a realização do transporte internacional de cargas, os veículos envolvidos na operação de transporte deverão portar um documento que ateste que foram inspecionados mecanicamente por organismos acreditados pelos órgãos competentes de seus países de origem. Este documento, chamado de Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Revisão Técnica Veicular ou Inspeção Mecânica, em alguns países), está previsto tanto em acordos do Mercosul, como em outros acordos bilaterais de transporte terrestre dos quais o Brasil é país signatário, e atesta que os veículos possuem aptidão mecânica para circulação em vias públicas com segurança.

4.1 Certificado de Inspeção Técnica Veicular do Mercosul (CITV)

No transporte realizado no âmbito dos países pertencentes ao Mercosul, os critérios técnicos para a realização da inspeção técnica veicular foram estabelecidos pela Resolução Mercosul GMC nº 75/97. Já as Resoluções Mercosul GMC nº 32/09, 52/10 e 43/12 criam o modelo padronizado do Certificado Único de Inspeção Técnica Veicular, que atualmente segue o padrão da FIGURA 9.

AUTORIDADES DE LOS ESTADOS PARTES AUTORIDADES DOS ESTADOS PARTES		AUTENTICACIÓN ELECTRÓNICA: AUTENTICAÇÃO ELETRÔNICA:
CERTIFICADO Nº	DIMENSIONES DEL VEHÍCULO / DIMENSÕES DO VEÍCULO	
CERTIFICADO DE APTITUD TÉCNICA-CERTIFICADO DE APTITUDE TÉCNICA = CAT CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICA/CERTIFICADO DE REVISÃO TÉCNICA CERTIFICADO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR = CITV CERTIFICADO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR VTP VTC Certifico que el vehículo identificado en el presente, cumple las exigencias establecidas en la Resolución GMC Nº 75/97 Certifico que o veículo identificado no presente, cumpre as exigências estabelecidas na Resolução GMC Nº 75/97	20 ALTURA / ALTURA:	21 ANCHO / LARGURA:
	22 LARGO/COMPRIENTO:	CHASIS BASTIDOR / CHASSI
01 TITULAR / PROPRIETARIO DO VEÍCULO: 02 RUT / CUIT / CNPJ / CPF: 03 DOMICILIO / ENDEREÇO: 04 CIUDAD / MUNICÍPIO: 05 CÓDIGO POSTAL/CEP (*): 06 TELÉFONO / TELEFONE: 07 E - MAIL / E - MAIL (*): 08 DEPARTAMENTO / PROVINCIA / UF:	23 MARCA / MARCA:	24 MODELO / MODELO:
	25 NÚMERO / NÚMERO:	26 CANTIDAD DE EJES / QUANTIDADE DE EIXOS:
09 MATRÍCULA / DOMINIO / PLACA: 10 REGISTRO / RENAVAM: 11 AÑO / ANO: 12 CATEGORÍA VEHÍCULO / CATEGORIA VEÍCULO: 13 FECHA DE INSPECCIÓN / DATA DE INSPEÇÃO: 14 FECHA DE EMISIÓN / DATA DE APROVAÇÃO: 15 FECHA DE VENCIMIENTO / DATA DE VENCIMENTO: 16 CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA: NOME DO ORGÃO DE INSPEÇÃO: 17 CÓDIGO CENTRO DE REVISIÓN: CÓDIGO DO ORGÃO DE INSPEÇÃO: 18 RESPONSABLE TÉCNICO: RESPONSÁVEL TÉCNICO: 19 Nº DE REGISTRO / Nº DE REGISTRO: FIRMA RESP. TÉCNICO ASSINATURA RESP. TÉCNICO	28 TARA / TARA(*):	29 PESO BRUTO TOTAL / PESO BRUTO TOTAL:
	30 CAPACIDAD / LOTAÇÃO (*):	31 CNT / CNT (*):
32 NÚMERO / NÚMERO(*): 33 COMBUSTIBLE / COMBUSTIVEL(*): 34 POTENCIA / POTÊNCIA(*):	PARA VEHÍCULOS DE PASAJEROS / PARA VEÍCULOS DE PASSAGEIROS	
	35 MARCA CARROCERÍA / MARCA CARROÇARIA:	36 CLASE DE SERVICIO / CLASSE DE SERVIÇO:
38 CANTIDAD DE ASIENTOS / QUANTIDADE ASSENTOS: PARA VEHÍCULOS DE CARGA / PARA VEÍCULOS DE CARGA 39 CLASE DE CARGA / CLASSE DA CARGA: 40 TIPO DE VEHÍCULO / CLASSE DE VEÍCULO: 41 TIPO DE CAJA / TIPO DE CAIXA: TACÓGRAFO REGISTRADOR DE VELOCIDAD / REGISTRADOR DE VELOCIDADE: 42 MARCA/MARCA (*): 43 NÚMERO / NÚMERO (*):	OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES:	
	(*) Llenado no obligatorio/ Item de preenchimento facultativo	

FIGURA 9 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular (Padrão MERCOSUL)

Importante (1): Conforme establecido pelo artigo 1º da Resolução Mercosul/GMC/Nº 15/16, quando o prazo de vigência do CITV tenha expirado no país de trânsito ou de destino, sua vigência será estendida por um prazo adicional até o regresso do veículo para seu país de origem, não podendo estender-se por um prazo maior que 30 dias corridos. Ou seja, haverá um prazo de tolerância de 30 dias adicionais à data de validade do CITV – que será aplicada somente para veículos estrangeiros em trânsito pelo Brasil.

Importante (2): Entretanto, de acordo com o artigo 2º da citada Resolução, veículos estrangeiros carregados com Produtos Perigosos não contarão com prorrogação do prazo de validade de seu CITV, ficando obrigados a realizar a inspeção técnica veicular no país de trânsito ou destino para o prosseguimento da operação de transporte.

Ressalta-se que, conforme as normas e acordos do Mercosul, a inspeção técnica veicular poderá ser realizada em qualquer um dos estados parte do Bloco, e a conformidade da inspeção deverá ser comprovada através do porte do certificado original (vide Figura 9), conforme definido pela Resolução GMC/Mercosul nº 34/2019, que trata sobre os documentos de porte obrigatório no transporte internacional entre países do Mercosul.

Entretanto, em consonância ao estabelecido pela Resolução GMC/Mercosul nº 34/2019, com o entendimento ratificado entre os países do Bloco conforme o item 3.4 da Ata da “LVI Reunião Bilateral do SGT nº 5 “Transporte” do Mercosul”, realizada entre 20 e 22 de novembro de 2019, o CITV poderá ser substituído por um laudo técnico que comprove que os veículos especiais foram avaliados e estão em condições de transportar de maneira segura as cargas especiais.

São consideradas cargas especiais aquelas que, por sua natureza ou dimensões, exijam veículos com capacidades superiores aos limites das normas vigentes de pesos e dimensões do Mercosul, conforme definição da Resolução ANTT nº 5840/2019.

4.2 Transporte entre Brasil e Peru/Chile/Bolívia

Para o transporte entre o Brasil e Peru, a obrigatoriedade do porte de um Certificado de Inspeção Técnica foi acordada bilateralmente entre os países, conforme item 3.7 da VIII Reunião Bilateral realizada em 23 e 24 de novembro de 2017. Neste caso, os países acordaram que serão aceitos os certificados de inspeção veicular, em documento original, expedidos pelos organismos acreditadas nos países de origem dos veículos, tal como preconiza o ATIT (Art. 32). Por falta de uma norma interna brasileira específica, deverão ser aceitos, no caso de veículos brasileiros, tanto os CITV padrão Mercosul como os CIV, presentes na normativa do transporte de produtos perigosos a granel.

Já para as operações de transporte realizadas entre Brasil e Chile ou Brasil e Bolívia, não há norma vigente (seja internamente no Brasil, seja em acordos com esses países) que obrigue os veículos de carga a portarem Certificado comprovando a realização da inspeção técnica veicular. Assim, nesses casos, a inspeção técnica não poderá ser alvo da fiscalização no Brasil, por falta de amparo legal interno que torne obrigatório o porte do Certificado.

Nos casos em que há a previsão de comprovação de inspeção mecânica do conjunto rodante (como no transporte de Produtos Perigosos) serão aceitos os certificados de inspeção técnica veicular emitidos pelos órgãos acreditados pelas autoridades competentes de cada

país. Para vehículos chilenos, el documento podrá ser el mismo CITV que atiende al estándar del Mercosul. Ya para los vehículos emplacados en los países arriba citados, los certificados serán similares a los ejemplos de documentos demostrados en las figuras (FIGURA 10, FIGURA 11 e FIGURA 12).

REV. TEC. NIVAL ARICA SPA
Montevideo 2186
RENCA
FONO: 226673685

FECHA 13 de 09 de 2013

PLACA UNICA HU RD41 DV

17289646
17289646

A CERTIFICADO DE REVISION TECNICA N° A 17289646

PROPIETARIO RUTA RANDOLPH SPA
DOMICILIO CERRO LA PALOMA 7143
VEHICULO BUS PULLMAN MARCA GOLDEN DRAGON
N° MOTOR 78868681 N° CHASIS

RUT 76379386-9
COMUNA LAS CONDES
MODELO XM.6137J13-340
ASIENTOS 40 C.C.:Mec.

ESTADO MECANICO

ESTADO MECANICO	APROBADO	CONDICIONAL RECHAZADO	
1- Sistema de Dirección	A		
2- Sistema de Frenos	A		
3- Luces y Sistema Eléctrico	A		
4- Suspensión	A		
5- Ruedas y Neumáticos	A		
6- Estado del Chasis	A		
7- Estado de Carrocería y / o Cabina	A		
8- Instrumentos : Velocímetro, Tacómetro, etc.	A		
9- Elementos de Seguridad y Accesorios	A		

EMISION DE CONTAMINANTE

OPACIDAD
LIB:K=0.07
CAR:K=0
CO % (o IE)
HC ppm
EURO V
CUMPLE NORMA: SI

AÑO VEHICULO 2012 POTENCIA DIN 31 CV

MOTOR : BENCINERO DIESEL GAS

REVISION TECNICA VALIDA HASTA
13 de MARZO de 2014

RESULTADO REVISION TECNICA COD. 000

CODIGO
1- APROBADO
2- RECHAZADO
3- CONDICIONAL

N° DE DISTINTIVO 288211

REVISION TECNICA MARCA
17289646
13/09/2013 12:00:01
FUNDAMENTO DE PLANTA REVISORA

ORIGINAL PARA OBTENCION PATENTE

CASA DE INGENIEROS DE CHILE

FIGURA 10 - Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Vehículos Chilenos)

LOGOTIPO
ORGANISMO NACIONAL COMPETENTE



CERTIFICADO DE HABILITACION DEL VEHICULO

Nº _____

1 Fecha de expedición Día Mes Año		2 Fecha de vencimiento Día Mes Año		3 Nombre o razón social de la empresa	
4 Certificado de idoneidad		5 País y Placa	6 Marca	7 Tipo de Vehículo	
8 Nº de Ejes		9 Peso neto vehicular o tara (kg.)	10 Peso bruto vehicular máximo (kg.)	11 Año de fabricación	
12 Dimensiones del vehículo		13 Capacidad de carga		14 Número o serie del chasis	

Autorizado para prestar Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, al amparo del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Firma y sello
Autoridad Competente

FIGURA 11 - Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Veículos Peruanos)

POUCIA BOLIVIANA
FISCALIZACIÓN DE TRANSITO

GESTIÓN - 2012
CERTIFICADO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR

Nº 12189
SERIE A-12
BANCO PRODEM
Nº DEPOSITO 171012-00002103

I.- DATOS DEL PROPIETARIO
CEDULA 3821615
EXPEDICION SANTA CRUZ
NOMBRE(S) LUIS ALBERTO
AP PATERNO ANEZ
AP MATERNO LEYGUE

CALLE CALLE SN
NUMERO SN
ZONA URB COTOCA
TELF
CELULAR 71076300

II.- DATOS TECNICOS DEL VEHICULO
CLASE OMNIBUS
MARCA MERCEDEZ BENZ
PAIS BRASIL
COLOR VERDE COMBINADO
TIPO SAHUR

MODELO 2008
SERVICIO PUBLICO
CILINDRADA 12000
Nº MOTOR 457925U0831505
Nº CHASIS 98M642386B454851
FECHA: 27/11/2012 23:38:14

PLACA 2718DDF

SEÑOR CONDUCTOR: El presente documento es de uso obligatorio y debe ser presentado, cuando EXIJA la Autoridad Policial en los diferentes puestos de control.
Cdo. E. Choquehuancha H.

ESTADO MECANICO ESTADO DEL VEHICULO

A) SISTEMA DE FRENOS
1.- Control de Freno de Mano: BUENO
2.- Control de Fugas: Cambio Aus. Maestro y Calera: REGULAR

B) SISTEMA ELECTRICO
1.- Control de Luces delanteros y traseros: REGULAR
2.- Control de Luces de Stop (breve): REGULAR
3.- Control de Luces de Retiro: REGULAR
4.- Control de Luces quifadores (parqueos): REGULAR
5.- Control de Lempa Parabrasis: REGULAR

C) SISTEMA DE DIRECCION
1.- Juego de Volantes:
2.- Control de Muelles de Suspension:
3.- Control de Muelles de Direccion:

D) SISTEMA DE RODADO Y OTROS
1.- Profundidad de pavimentos:
2.- Control de Horno de pastas:

E) ACONDICIONAMIENTO (Interior Exterior)
1.- Espejos retrovisores interiores:
2.- Cinturones de seguridad:
3.- Vidrios Polarizados:

F) ACCESORIO PAIS
1. Horoscopia:
2. ...
3. ...

ORGANISMO OPERATIVO DE TRANSITO
ESTADO MECANICO ESTADO DEL VEHICULO
REGULAR REGULAR
REGULAR REGULAR
REGULAR REGULAR
REGULAR REGULAR

SEÑOR CONDUCTOR: El presente documento es de uso obligatorio y debe ser presentado, cuando EXIJA la Autoridad Policial en los diferentes puestos de control.

Nº 012189

OBSERVACION:
SEÑOR CONDUCTOR: El presente documento es de uso obligatorio y debe ser presentado, cuando EXIJA la Autoridad Policial en los diferentes puestos de control.

FIGURA 12 - Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Veículos Bolivianos)

4.3 Demais Países

Nas operações de transporte internacional terrestre realizado entre Brasil e países não signatários do ATIT (Venezuela, Guiana e Guiana Francesa), os Acordos Internacionais não preveem um modelo de certificação, restando somente a obrigatoriedade de que cada país realize uma inspeção mecânica veicular em seus veículos, e que estes portem um documento que ateste as capacidades técnicas e mecânicas para a prestação do serviço de transporte internacional.

Infrações e sanções: pelo Acordo entre os países, será aplicada a norma nacional nos casos de irregularidades. No Brasil, a norma relativa ao transporte rodoviário de cargas é a Resolução ANTT nº 4.799/15. São aplicáveis, no que couber, as infrações previstas no Art. 36 dessa resolução.

4.4 Veículos Novos (até um ano de fabricação)

Os veículos novos (serão considerados veículos novos os veículos com até um ano de aquisição), comprovados por meio do documento de propriedade do veículo, estarão dispensados de efetuar a inspeção técnica veicular.

5. OUTRAS SITUAÇÕES

5.1 Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

Quanto ao transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, o Brasil possui acordo específico sobre este tipo de operação com Argentina, Uruguai e Paraguai, signatários do Acordo para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul. Para os demais países, é utilizado o mesmo regulamento das operações de transporte nacionais, ficando todos os transportadores (brasileiros ou estrangeiros) sujeitos ao mesmo regramento e penalidades aplicadas às operações realizadas somente dentro do Brasil.

Devido às especificidades das operações de transporte de produtos perigosos, as questões relativas ao tema estarão tratadas no Manual de Fiscalização do Transporte de Produtos Perigosos, ao qual sugerimos a consulta para orientações sobre os procedimentos de fiscalização deste assunto.

5.2 Fiscalização de Excesso de Peso

Na fiscalização do excesso de peso, existem algumas especificidades e condições diferenciadas estabelecidas em acordos bilaterais ou do Mercosul (principalmente no que diz respeito aos limites por eixo a serem considerados).

Desta forma, levando-se em conta a complexidade do tema, os procedimentos de fiscalização de excesso de peso dos veículos em viagem internacional serão tratados no Manual de Fiscalização da Agência específico.

5.3 Aplicabilidade da legislação nacional ao TRIC

5.3.1 “Pernada Nacional”

Para informações sobre a aplicabilidade das normas do transporte nacional na situação conhecida como “pernada nacional” - aquela em que um transportador, devidamente habilitado ao TRIC, subcontrata um veículo de terceiro não habilitado ao TRIC para operar apenas no trecho “doméstico” da viagem, consultar o item 1.4.3 deste Manual.

5.3.2 Registro Nacional dos Transportadores de Cargas - RNTRC

Para os veículos brasileiros que realizam transporte internacional, aplica-se a fiscalização do RNTRC no tocante ao cadastramento dos veículos na frota do transportador e na regularidade da situação cadastral das empresas de transporte envolvidas na operação. Tanto as empresas responsáveis pela operação de transporte (emissoras do CRT) quando as empresas possuidoras dos veículos subcontratados (nos casos em que houver subcontratação) deverão estar regulares junto ao RNTRC da ANTT.

Cabe destacar que, obrigatoriamente, os veículos deverão estar cadastrados junto ao RNTRC na frota das empresas pelas quais os veículos estão habilitados para o transporte internacional.

5.3.3 Vale Pedágio, Pagamento Eletrônico do Frete e Piso Mínimo do Frete

As obrigações previstas nas legislações nacionais referentes ao Vale Pedágio, Pagamento eletrônico do Frete e Piso Mínimo do Frete não se aplicam às operações de transportes rodoviário internacional de cargas.

6. INFRAÇÕES APLICÁVEIS

Infrações e Enquadramentos: Transporte Internacional de Cargas 2º Protocolo de Infrações e Sanções do ATIT - Decreto nº 5.462/05		
Código	Descrição	Amparo Legal
Infrações Gravíssimas - US\$ 4.000,00		
2201	Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.	Art. 2º, alínea "b", item 1
2202	Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.	Art. 2º, alínea "b", item 2
2203	Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.	Art. 2º, alínea "b", item 3
2204	Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados.	Art. 2º, alínea "b", item 4
Infrações Graves - US\$ 2.000,00		
3201	Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados	Art. 3º, alínea "b", item 1
3202	Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.	Art. 3º, alínea "b", item 2
3203	Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.	Art. 3º, alínea "b", item 3
3204	Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.	Art. 3º, alínea "b", item 4
3205	Realizar um serviço diferente do autorizado.	Art. 3º, alínea "b", item 5
3206	Efetuar transporte com veículos não habilitados.	Art. 3º, alínea "b", item 6
3207	Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.	Art. 3º, alínea "b", item 7
3208	Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.	Art. 3º, alínea "b", item 8
3209	Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.	Art. 3º, alínea "b", item 9
Infrações Médias - US\$ 1.000,00		
4201	Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.	Art. 4º, alínea "b", item 1
4202	Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada.	Art. 4º, alínea "b", item 2
Infrações Leves - US\$ 200,00		
5201	Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.	Art. 5º, alínea "b", item 1
5202	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.	Art. 5º, alínea "b", item 2
5203	Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.	Art. 5º, alínea "b", item 3

Importante: Os valores das multas em dólares americanos serão convertidos para a moeda nacional utilizando a cotação oficial da data da emissão da notificação de multa.

APÊNDICE A – POSTOS DE FRONTEIRA HABILITADOS

Atualmente, o Brasil possui 27 pontos de fronteiras habilitados ao transporte internacional. São seis pontos com o Uruguai, oito pontos com a Argentina, cinco com o Paraguai, quatro com a Bolívia e um ponto com Peru, Venezuela, Guiana, e Guiana Francesa. São eles:

QUADRO 3 - Pontos de Fronteira Habilitados ao Transporte Internacional

Pontos de Fronteira Habilitados para o Transporte Internacional			
País Limítrofe	Estado	Cidade do Brasil	Cidade estrangeira
Uruguai	RS	Chuí	Chuy
Uruguai	RS	Jaguarão	Rio Branco
Uruguai	RS	Aceguá	Acegua
Uruguai	RS	Santana do Livramento	Rivera
Uruguai	RS	Quaraí	Artigas
Uruguai	RS	Barra do Quaraí	Bella Unión
Argentina	RS	Uruguiana	Paso de los Libres
Argentina	RS	Itaqui	Alvear
Argentina	RS	São Borja	Santo Tome
Argentina	RS	Porto Xavier	San Javier
Argentina	RS	Porto Mauá	Alba Posse
Argentina	SC	Dionísio Cerqueira	Bernardo de Irigoyen
Argentina	PR	Capanema	Comandante Andresito
Argentina	PR	Foz do Iguaçu	Puerto Iguazú
Paraguai	PR	Foz do Iguaçu	Ciudad del Este
Paraguai	PR	Santa Helena	Puerto Indio
Paraguai	PR	Guaira	Salto del Guairá
Paraguai	MS	Mundo Novo	Salto del Guairá
Paraguai	MS	Ponta Porã	Pedro Juan Caballero
Bolívia	MS	Corumbá	Puerto Suarez
Bolívia	MT	Cáceres	San Matias
Bolívia	RO	Guajará-Mirim	Guayaramerín
Bolívia	AC	Epitaciolândia / Brasiléia	Cobija
Peru	AC	Assis Brasil	Iñapari
Venezuela	RR	Pacaraima	Santa Elena do Uairen
Guiana	RR	Bonfim	Lethem
Guiana Francesa	AP	Oiapoque	Saint Georges L'Oyapok

Fonte: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/pontos-de-fronteiras-alfandegados> (acesso em 05/10/2021)

APÊNDICE B—ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO

As Áreas de Controle Integrado (ACI), são áreas de controle e fiscalização criadas em regiões limítrofes dos países integrantes do Mercosul e da Bolívia com o Brasil. No Brasil, são disciplinadas pelo Decreto nº 1.280/94 (Acordo de Recife), Decreto nº 3.761/01 (Segundo protocolo adicional ao Acordo de Recife) e Decreto nº 5.471/05 (Vigésimo Segundo protocolo adicional ao Acordo de Complementação Econômica entre os países do Mercosul e a Bolívia), além da Resolução GMC/Mercosul nº 29/07.

Nestes locais deverão ser realizadas, de forma integrada entre os organismos competentes dos países limítrofes, as atividades de controle aduaneiro, migratório, sanitário e de transporte. Para isso, a jurisdição e a competência dos órgãos e dos funcionários do país limítrofe são estendidas até às ACIs. Destaca-se que, nestes recintos, está assegurado aos agentes dos Órgãos Intervenientes a prerrogativa de não autorizar o ingresso de pessoas ou bens no país, em razão de disposições legais, regulamentares e/ou administrativas.

Atualmente, o Brasil possui 19 pontos de fronteira com a previsão de funcionamento de Áreas de Controle Integrado. Em alguns destes pontos, temos a integração total, que ocorre quando as autoridades competentes de cada país exercem num só local todas as atividades com relação aos controles aduaneiros, migratórios, sanitários (saúde humana), fitossanitários, zoonosológicos e de transportes. Já em outros temos a integração parcial, quando algum dos controles não é exercido pela autoridade do país limítrofe, enquanto em outros pontos ainda não há integração alguma. No QUADRO 4, temos a relação nominal dos pontos de fronteira existentes, a previsão de localização (chamada de Cabeceira, que é o ponto de fronteira do país em que está localizada fisicamente uma ACI) e a situação de integração das atividades dos órgãos competentes.

QUADRO 4 - Áreas de Controle Integrado - ACIs

Áreas de Controle Integrado Cargas - Modal Rodoviário					
País Limítrofe	UF	Cidade do Brasil	Cidade estrangeira	Cabeceira	Situação
Uruguai	RS	Chuí	Chuy	Cabeceira única do lado Uruguaio	Não integrado
Uruguai	RS	Jaguarão	Rio Branco	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integrado Parcialmente
Uruguai	RS	Aceguá	Acegua	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integrado
Uruguai	RS	Santana do Livramento	Rivera	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integrado
Uruguai	RS	Quaraí	Artigas	Cabeceira única do lado Uruguaio	Integrado
Uruguai	RS	Barra do Quaraí	Bella Unión	Cabeceira única do lado Uruguaio	Não integrado
Argentina	RS	Uruguiana	Paso de los Libres	Ambas as cabeceiras	Integrado (lado brasileiro)
Argentina	RS	Itaqui	Alvear	a definir	a definir
Argentina	RS	São Borja	Santo Tome	Cabeceira única do lado Argentino	Integrado
Argentina	SC	Dionísio Cerqueira	Bernardo de Irigoyen	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integrado Parcialmente
Argentina	PR	Capanema	Comandante Andresito	Cabeceira única do lado Argentino	Não integrado
Argentina	PR	Foz do Iguaçu	Puerto Iguazú	Ambas as cabeceiras	Não integrado
Paraguai	PR	Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	Ambas as cabeceiras	Não integrado
Paraguai	PR	Santa Helena	Puerto Indio	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integrado
Paraguai	PR	Guaira	Salto del Guairá	Cabeceira única do lado Paraguaio	Não integrado
Paraguai	MS	Mundo Novo	Salto del Guairá	Cabeceira única do lado Paraguaio	Não integrado
Paraguai	MS	Ponta Porã	Pedro Juan Caballero	Cabeceira única do lado Paraguaio	Não integrado
Bolívia	MS	Corumbá	Puerto Suarez	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integração Parcial
Bolívia	MT	Cáceres	San Matias	Cabeceira única do lado Brasileiro	Integração Parcial

Fonte: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/area-de-controle-integrado-aci> (acesso em 05/10/2021)

No Brasil, as competências para a fiscalização e controle nas Áreas de Controle Integrado são atribuições dos seguintes órgãos:

- Controle **Migratório**: Departamento de **Polícia Federal** do Ministério da Justiça

O Controle Migratório, no Brasil, é de competência da Polícia Federal, que o executa por meio de seus agentes que atuam nos pontos de fronteira a fiscalização da entrada e saída de pessoas no Brasil;

➤ Controle de **Transportes: Agência Nacional de Transportes Terrestres**

À ANTT, como órgão de aplicação e coordenação do ATIT, cabe o controle e fiscalização relacionado à regularidade do transporte internacional;

➤ Controle **Aduaneiro**: Secretaria da **Receita Federal do Brasil** - Ministério da Fazenda

O exercício da administração aduaneira compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro. A fiscalização aduaneira verifica, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo, portanto, condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor;

➤ Controle **Sanitário** (saúde humana) Coordenação de Portos, Aeroportos e Fronteiras do Ministério da Saúde – **Anvisa**

Tem por finalidade promover a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário da produção e consumo 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, fronteiras e recintos alfandegados;

➤ Controle **Fitossanitário e Zoo-sanitário**: Secretaria de Defesa Agropecuária - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – **Vigiagro (Mapa)**

As atividades de controle e fiscalização agropecuária de animais, vegetais, insumos, inclusive alimentos para animais, produtos de origem animal e vegetal, e embalagens e suportes de madeira importados, exportados e em trânsito internacional pelo Brasil, são de responsabilidade privativa do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - Mapa.

O Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro, é o órgão da Secretaria de Defesa Agropecuária, do Mapa, responsável pelas atividades de vigilância agropecuária internacional.

APÊNDICE C–FLUXOGRAMA DO PROCESSAMENTO DOS AUTOS DE TRIC

Neste item iremos expor um resumo das diferentes fases do processamento dos autos de infração, realizadas após a lavratura desses. É importante para o agente de fiscalização ter conhecimento, ainda que básico, acerca das diferentes fases do processo administrativo sancionador, de modo a poder sanar as dúvidas que surgem durante a abordagem fiscalizatória por parte dos autuados.

A seguir apresentamos um fluxograma (FIGURA 13) resumido de todas as fases processuais. A norma que regulamenta o processo administrativo sancionador, no âmbito da ANTT, é a Resolução nº 5.083/16.

Os principais prazos previstos são os para apresentação de defesa (30 dias corridos, contados após o recebimento da notificação de autuação, enviada pelo correio ao infrator ou ao seu representante legal, no caso de empresas estrangeiras), e para apresentação de recurso (também 30 dias para os autos do transporte internacional, contados a partir do recebimento da notificação de multa, também enviada via correio ao infrator ou representante legal da empresa estrangeira). Além desses prazos, é facultado ao infrator apresentar, a qualquer tempo, pedido de revisão da decisão que lhe impôs uma penalidade, desde que apresente junto a esse pedido prova relevante e/ou um fato novo. Importante ressaltar que o pedido de revisão não interrompe o andamento do processo administrativo (inclusive a cobrança de débitos eventualmente existentes), não havendo prazo para apreciação do pedido pela autoridade competente.

Para os demais andamentos processuais, não há a previsão de prazos específicos. Deve ser respeitada, contudo, a Lei nº 9.873/99, que estabelece os prazos de prescrição para os processos administrativos sancionadores na esfera federal brasileira.

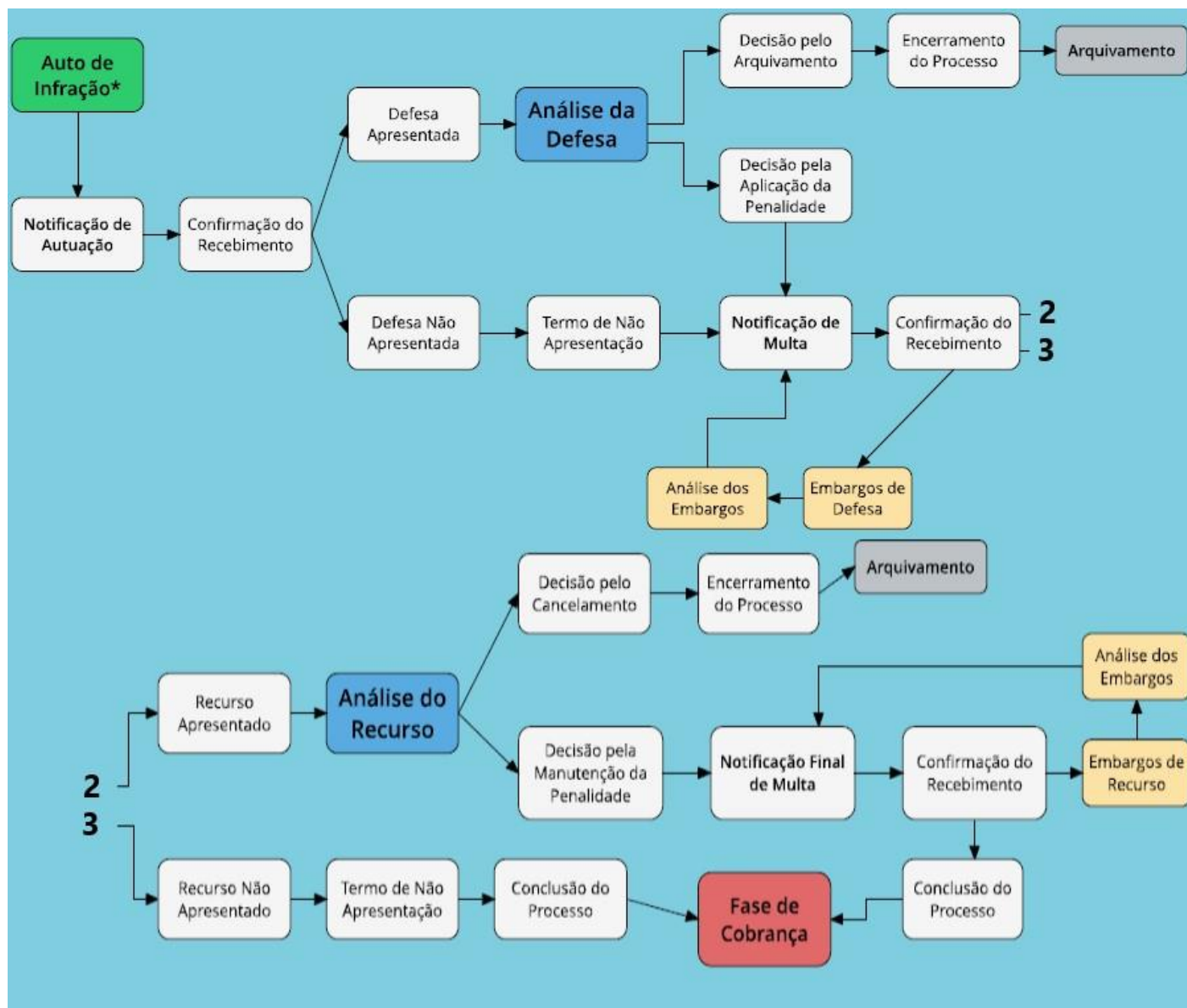


FIGURA 13 - Fluxograma das Etapas do Processamento