

**ATA DE REUNIÃO BILATERAL BRASIL – ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT.**

Curitiba, 30 e 31 de março de 2017.

ATA DA REUNIÃO

Realizou-se entre os dias 30 e 31 de março de 2017, na cidade de Curitiba - PR, República Federativa do Brasil, nas dependências do Hotel San Juan Executive, a Reunião Bilateral Brasil/Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, para tratar dos aspectos técnicos e operacionais do transporte rodoviário internacional de passageiros e cargas, entre os dois países.

O Sr. Noboru Ofugi, Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, na condição de Chefe da delegação brasileira, procedeu à abertura da reunião dando as boas-vindas à delegação argentina, observadores e convidados. Desejou que os trabalhos se desenvolvam em clima de cordialidade, sejam produtivos como costumeiramente ocorre em todas as reuniões, de forma a facilitar a desobstrução dos possíveis entraves existentes e a estimular as trocas comerciais entre ambos os países. A delegação brasileira saúda a delegação argentina e os presentes e deseja o fortalecimento da integração.

Em seguida o Sr. Subsecretário de Transporte Automotor da República Argentina, Engenheiro Antonio Cortés, em seu caráter de chefe da delegação argentina, agradeceu as palavras do Chefe da delegação brasileira e ressaltou a importância desta reunião, desejando que os trabalhos possam fluir de maneira clara e objetiva para o intercâmbio econômico e comercial entre ambos os países. Destacou que é fundamental estabelecer consensos entre os países para facilitar o fluxo entre as fronteiras.

A composição das delegações brasileira e argentina consta do **Anexo I** da presente Ata.

O Temário para a reunião acordado entre as delegações está apresentado no **Anexo II**.

1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1.1 Consolidação das informações sobre linhas acordadas, operadas, frequência máxima, seções, ponto de fronteira, empresas, etc.

As delegações concordaram em avaliar a situação atual e demandas referentes a todos os serviços acordados de forma a consolidar os entendimentos entre os países quanto às linhas acordadas e operadas, frequências máximas estabelecidas, seções, ponto de fronteira, empresas operadoras atuais, etc., conforme relação abaixo:

1. Foz do Iguazu Vila Portes (BR) – Puerto Iguazú (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 24 horários diários

Seções: Semiurbano

Ponto Fronteiriço: Ponte Internacional Tancredo Neves

Empresas: Celeste Transportes Ltda., e Viação Itaipu (BR)

Transporte Tres Fronteras e Crucero del Norte (AR)

Entendimento: A delegação argentina solicitou a manutenção dos seccionamentos nos aeroportos de Foz do Iguazu e Puerto Iguazu. A delegação brasileira não se opôs e registrou que consultará as empresas brasileiras sobre o interesse nesta operação e informará posteriormente.

A delegação argentina solicitou informações sobre a autorização de operação das empresas Viação Itaipu e Celeste Transportes Ltda., para emissão do certificado complementar. A delegação brasileira encaminhará ofício e a publicação do Diário Oficial em que consta a prorrogação do prazo de vigência para operação das referidas empresas.

2. Rio de Janeiro (BR) – Buenos Aires (RA) via Foz do Iguazu e vice-versa.

Frequência Máxima: Via Zarate 07 horários semanais e via Rosário 01 horário semanal.

Seções: De: Rio de Janeiro, São Paulo, Londrina, Maringá e Foz do Iguazu **para:** Buenos Aires, Posadas, Santa Fe, San Nicolas, Rosário, Paraná, Vila Federal, Quatro Bocas, Paso de los Libres, Zarate, Gualaguaychu, Concordia e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: Foz do Iguazu (BR) / Puerto Iguazú (AR)

Inclui os serviços acordados como fracionamentos: Foz do Iguazu – Rosário e vice-versa, Foz do Iguazu – Buenos Aires e vice-versa e Rio de Janeiro/São Paulo – Puerto Iguazú e vice-versa).

Empresas: JBL Turismo Ltda – ME (BR) e Crucero del Norte S.R.L. (AR).

Entendimento: Acordada a suspensão das seções de Londrina e Maringá para a empresa argentina.

A delegação argentina solicitou a criação do seccionamento em Curitiba. A delegação brasileira informou que analisará a situação.

3. São Paulo (BR) – Buenos Aires (RA) via Porto Alegre e vice-versa.

Frequência Máxima:

Via Zarate: De jan. a dez. 02 horários semanais

jan/fev/mar/abr/jul/nov/dez

01 horário diário

Via Rosário: De jan. a dez.

01 horário semanal

jan/fev/mar/abr/jul/nov/dez

01 horário diário

Seções: De: São Paulo, Curitiba, Balneário Camboriú, Florianópolis, Torres e Alegrete **para:** Buenos Aires, Santa Fe, San Nicolas, Rosário, Paraná, Vila Federal, Quatro Bocas, Paso de los Libres, Zarate, Guleguaychu e vice-versa;

De: Porto Alegre **para:** Buenos Aires, Santa Fe, San Nicolas, Rosário, Paraná, Vila Federal, Quatro Bocas, Zarate, Guleguaychu e vice-versa;

De: Uruguiana **para:** Buenos Aires, Santa Fe, San Nicolas, Rosário, Paraná, Vila federal, Paso de los Libres, Zarate, Guleguaychu e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: Uruguiana (BR) / Paso de Los Libres (AR).

Empresas: JBL Turismo Ltda – ME (BR), (sem operadora argentina)

Entendimento: A delegação brasileira solicitou a criação de seccionamento nas cidades de Joinville e Tubarão. A delegação argentina concordou com o estabelecimento dos referidos seccionamentos.

A delegação brasileira ratificou a permissão de embarque e desembarque de passageiros em Itapema, como terminal adicional, conforme registrado na ata de 20 e 21/08/2015.

4. Balneário Camboriu (BR) – Buenos Aires (AR) e vice-versa.

Frequência Máxima: Via Zarate: 01 horário diário, **Via Rosário:** 01 horário diário.

Seções: De: Balneário de Camboriú, Florianópolis, Porto Alegre, Alegrete **para:** Buenos Aires, Santa Fe, San Nicolas, Rosário, Paraná, Vila Federal, Quatro Bocas, Paso de los Libres, Zarate, Guleguaychu e vice-versa.

De: Torres **para:** Buenos Aires, San Nicolas, Rosário, Santa Fé, Paraná, Vila Federal, Zarate, Guleguaychu e vice-versa.

De: Uruguiana **para:** Buenos Aires, San Nicolas, Rosário, Santa Fe, Paraná, Vila Federal, Zarate, Guleguaychu e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: Uruguiana (BR) / Paso de Los Libres (AR)

Empresas: JBL Turismo Ltda – ME (BR) e Derudder Hermanos S.R.L. (Flechabus) (AR).

Entendimento: A delegação brasileira solicitou a criação de seccionamento na cidade de Tubarão. A delegação argentina concordou e informou que a empresa argentina também realizará este seccionamento.

A delegação brasileira ratificou a permissão de embarque e desembarque de passageiros em Itapema, como terminal adicional, conforme registrado na ata de 20 e 21/08/2015.

5. Florianópolis (BR) – Salta (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 01 horário diário

Seções: De: Florianópolis, Itapema (BR), Balneário de Camboriú, Itajaí, Blumenau, Rio do Sul, Curitiba, Campos Novos, Joaçaba, Xanxerê, Chapecó, Maravilha e São Miguel do Oeste **para:** Monte Carlo, Eldorado, Jardim América, Puerto Rico, Posadas, Corrientes, Resistência, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán e Salta e vice-versa.

Na ata da reunião complementar, realizada em 01/06/2016, em Montevidéu a delegação argentina solicitou a suspensão, para a empresa argentina, dos seccionamentos de Itajaí, Blumenau, Rio do Sul, Curitiba, Campos Novos, Joaçaba, Xanxerê, Chapecó, Maravilha e São Miguel do Oeste.

Ponto Fronteiriço: Dionísio Cerqueira / Bernardo de Irigoyen **Alternativo:** São Borja / Santo Tomé.

Empresas: Reunidas Turismo S.A. (BR) e Crucero del Norte S.R.L. (AR).

Entendimento: As delegações concordaram com a alteração da linha Florianópolis (BR) – Resistência (AR) para Florianópolis (BR) – Salta (AR), conforme ata complementar de Montevidéu, 01/06/2016, sendo que por questões de legislação, para o Brasil uma nova linha e para a Argentina um prolongamento, operado durante todo o ano.

6. Florianópolis (BR) – Posadas (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 01 horário diário

Seções: De: Florianópolis, Balneário Camboriú, Itajaí, Blumenau, Rio do Sul, Lages, Vacaria, Lagoa Vermelha, Passo Fundo, Cruz Alta, Ijuí, Santo Ângelo, São Luis Gonzaga, São Borja **para:** Posadas e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: São Borja / Santo Tomé

Empresas: Reunidas Turismo S.A. (BR) e Crucero del Norte S.R.L. (AR).

Entendimento: As linhas Florianópolis – Salta e Florianópolis – Posadas, são operadas pelo Brasil como linhas independentes, no caso da Argentina são operadas juntas, sendo Posadas considerada como fracionamento da linha Salta – Florianópolis.

7. Porto Alegre (BR) – Posadas (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 03 horários semanais

Seções: De: Porto Alegre, Santo Ângelo, Ijuí, Carazinho, Soledade, Lajeado, Estrela, **para:** Posadas e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: Porto Mauá / Alba Posse

Empresas: Viação Ouro e Prata S.A. e Empresas Asociadas Central Argentino S.R.L. y El Dorado S.R.L.

Acordado o ponto fronteiriço São Borja / Santo Tomé, como **provisório** para a empresa argentina.

Entendimento: As delegações acordaram na ata de Reunião Bilateral, realizada em 20 e 21 de agosto de 2015, na cidade de Foz do Iguaçu, que a linha Porto Alegre - Posadas seja operada no período de temporada (01/12 a 15/04 e 15/06 a 15/08), com 7 frequências semanais como Torres – Posadas, com prévia comunicação aos Organismos de Aplicação.

As delegações acordaram que referente ao ponto de fronteira provisório (São Borja/Santo Tomé) operado pela empresa argentina, será objeto de discussão na próxima reunião bilateral.

8. Uruguiana (BR) – Paso de Los Libres (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 24 horários diários.

Seções: Semiurbano

Ponto Fronteiriço: Ponte Internacional Getúlio Vargas/A. P. Justos

Empresas: Planalto (BR) e Crucero del Norte S.R.L.

9. Rio de Janeiro (BR) – Córdoba (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 04 horários semanais

Seções: De: Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Ponta Grossa, Cascavel, **para:** Posadas, Corrientes, Resistência, Santa Fé, Córdoba e vice-versa.

Ponto Fronteiriço: Foz do Iguazu / Puerto Iguazú.

Empresas: Crucero del Norte (AR) (sem operadora brasileira)

Entendimento: As delegações concordaram com a alteração da linha São Paulo (BR) – Córdoba (AR) para Rio de Janeiro (BR) – Córdoba (AR) sendo, por questões de legislação, para o Brasil uma nova linha e para a Argentina um prolongamento, operado durante todo o ano.

A delegação argentina solicitou a suspensão de seccionamento nas cidades de Ponta Grossa e Cascavel para a empresa argentina. A delegação brasileira concordou com a citada suspensão.

10. São Borja (BR) – Santo Tomé (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 10 horários diários.

Seções: Semiurbano

Ponto Fronteiriço:

Empresas: Sem operadoras

11. Balneário Camboriú (BR) – Córdoba (AR) e vice-versa

Frequência Máxima: 02 horários diários

Seções: De: Balneário de Camboriú, Porto Alegre, Torres e Florianópolis, **para:** Córdoba.

Ponto Fronteiriço: Uruguiana / Paso de Los Libres

Empresas: Derudder Hermanos S.R.L. (Flechabus) e Sita S.R.L. (sem operadora brasileira).

Entendimento: A delegação argentina solicitou a criação de seccionamento nas cidades de Garopaba e Porto Belo. A delegação brasileira concordou com o estabelecimento dos referidos seccionamentos.

A delegação brasileira ratificou a permissão de embarque e desembarque de passageiros em Itapema, como terminal adicional, conforme registrado na ata de 20 e 21/08/2015.

A delegação brasileira esclareceu que as seções acordadas devem ser atendidas. No entanto, caso a empresa verifique que não há demanda que justifique a operação de determinado seccionamento poderá solicitar ao organismo de aplicação do seu país de origem a suspensão desse seccionamento que será ratificada por simples comunicação ao Organismo de Aplicação do país de destino.

As delegações expressaram que estabelecimento de novos seccionamentos poderão ser analisados e acordados por meio de notas entre os Organismos de Aplicação, devendo ser ratificado na reunião bilateral posterior.

Ainda sobre o assunto, a delegação brasileira manifestou sua preocupação com seccionamentos em pontos de fronteira e posicionamento no sentido de não haver a inclusão de novas seções fronteiriças, considerando que tais seccionamentos ocasionam impactos que podem prejudicar a operação dos serviços internos de cada país. A delegação argentina concordou com este posicionamento.

As delegações acordaram deixar sem efeito o entendimento constante em reuniões anteriores referente à redução da frequência máxima limitada a 50%. A gestão das frequências caberá a empresa operadora, devendo a mesma comunicar previamente a seu respectivo Organismo de Aplicação. Por sua vez, os Organismos de Aplicação deverão dar conhecimento ao país de destino das alterações realizadas por suas empresas para fins de registro.

As delegações se comprometeram a encaminhar os horários e frequências atualmente praticados pelas operadoras.

As delegações, concordaram em harmonizar as definições de prolongamento, fracionamento, terminal adicional e seccionamento, mediante troca de notas que serão ratificadas na próxima reunião bilateral.

1.2 Informação de Multas - Comunicação.

A delegação brasileira registrou que está enviando mensalmente o relatório sobre infrações cometidas pelas empresas argentinas em território brasileiro, conforme entendimento de reuniões anteriores, em especial, da Reunião Bilateral realizada nos dias 10 e 11 de dezembro de 2009, na cidade Puerto Iguazú, onde as delegações acordaram que em razão da não exigência do representante legal para os operadores de serviços ocasionais em circuito fechado, fariam comunicações aos seus operadores referentes as infrações lavradas no país de destino, com o objetivo de que as mesmas se regularizassem e para que tomassem ciência de sua situação no momento de solicitar uma nova licença.

A delegação argentina solicitou que fosse informado apenas as infrações cometidas por empresas que operam serviços ocasionais em circuito fechado. A delegação brasileira concordou com a solicitação.

1.3 Habilitação de Frota - Comunicação conforme modelo do Apêndice 3 do ATIT.

A delegação brasileira solicitou que seja observado o modelo de comunicação de modificação de frota constante do Apêndice 3 do ATIT, ou seja, informando as altas e baixas. Informou que tem dificuldade com a forma de comunicação de frota das empresas argentinas que apresenta somente a frota total habilitada, não informando as altas e baixas. Esclareceu que para o cadastramento no sistema da ANTT é necessária a conferência de todos os veículos constantes do sistema com todos os veículos constantes do documento enviado pela CENT para saber o que é alta e o que é baixa, o que demanda tempo excessivo para conclusão do cadastro da frota.

A delegação argentina concordou em informar conforme modelo do Apêndice 3 do ATIT.

1.4 Serviços de temporada: permanentes e não permanentes.

As delegações acordaram que não existirá mais a configuração de serviços de temporada turística permanente. Definiram que os serviços atualmente acordados como temporada turística permanente vinculados as linhas regulares existentes serão transformados em serviços regulares com frequência diferenciada, ficando a operação a cargo da empresa que opera a linha em que o serviço está vinculado. Os serviços de Balneário Camboriú – Bahia Blanca, São Miguel do Oeste – Posadas e Balneário Camboriú – Mar del Plata serão excluídos em razão da falta de demanda. Quanto aos serviços de temporada turística não permanentes, que se repetirem por vários anos serão analisados, podendo evoluir para criação de serviços regulares.

1.5 Serviços Urbanos Internacionais.

Os serviços internacionais de características urbanas são aqueles realizados exclusivamente entre cidades vizinhas de fronteira, cujas características diferem dos serviços de longa distância propriamente ditos, principalmente em relação a distância dos itinerários, velocidade comercial, regime de paradas e de condutores, tipo de veículo utilizado, regime tarifário, entre outros.

Entre o Brasil e a Argentina os serviços urbanos acordados são os seguintes:

- Uruguiana - Paso de los Libres
- São Borja - Santo Tomé
- Foz do Iguazu (Vila Portes) - Puerto Iguazú

Cabe informar que deverá considerar também o eventual estabelecimento de futuros serviços de idênticas características como Bernardo de Irigoyen – Dionísio Cerqueira / Barracão, por exemplo.

A delegação argentina propôs a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de definir regulamentação específica para o funcionamento desses serviços, com participação de representantes das Municipalidades.

1.6 Sistema de Reforço.

As delegações acordaram que em períodos de elevação da demanda é permitida a realização de reforço nos serviços, com veículos habilitados e de mesma categoria. Os horários de saída dos veículos de reforço não podem diferir mais de 15 minutos em relação ao horário cadastrado do serviço que se pretende atender.

Esclareceram que não há limitação na quantidade de horários a serem oferecidos em caráter de reforço, desde que respeitado o intervalo de 15 minutos. Para tanto, há necessidade de comunicação prévia entre os Organismos de Aplicação.

1.7 Normas Comunitárias: Limitador de Velocidade nos ônibus, normas sobre bagagem.

A delegação argentina informou que o SGT-3 Normas Técnicas do Mercosul está próximo de apresentar ao Grupo Mercado Comum um regulamento harmonizado para implementação da limitação de velocidade em ônibus que dispõe de motores com injeção eletrônica.

Manifestou que na Argentina a limitação de velocidade em ônibus foi implantada a partir de 2011 e que a partir desta data foram registrados baixos índices de sinistros referentes a excesso de velocidade.

Solicitou que o Brasil considere a possibilidade de aplicar este controle para todos os ônibus que realizam viagens internacionais de passageiros.

A delegação brasileira manifestou que assim que estiver disponível a regulamentação Mercosul, considerará sua aplicação.

Ambas delegações acordaram aprofundar o tema no âmbito do SGT-5.

A delegação Argentina apresentou a norma de controle de bagagem em trânsito implementada recentemente. Consiste de 3 etiquetas com código de segurança, sendo a primeira etiqueta fixada na bagagem, a segunda na lista de passageiros e a terceira entregue ao passageiro.

Informou que estão próximo de implantar um sistema eletrônico de controle de bagagem por meio de telefone móvel.

Solicitou ainda que os países trabalhem para harmonizar os controles de bagagem.

A delegação brasileira propôs que os serviços de informática de ambos países trabalhem na busca de uma solução unificada. As normas de cada país sobre este tema consta do **Anexo III**.

1.8 Licenças Ocasionais – Lista de Passageiros

A delegação argentina solicitou que a lista de passageiros fosse alterada no retorno da viagem.

A delegação brasileira manifestou que atualmente a sua legislação veda este tipo de alteração, salvo em caso de força maior devidamente justificado. A norma brasileira referente ao transporte ocasional (Res. nº 4777/2015) consta do **Anexo IV**.

1.9 Assalto a Ônibus

A delegação argentina manifestou preocupação quanto a frequentes assaltos aos ônibus no Paraná, em especial, em Maringá e Londrina.

A delegação brasileira informou estar ciente dos assaltos tanto com as empresas argentinas quanto paraguaias, demonstrou sensibilidade ao tema e fará gestão junto às autoridades locais e federais com o objetivo de minimizar essas ocorrências.

1.10 Limitação do Seguro de Responsabilidade Civil

A delegação argentina propôs a retomada da discussão do tema tomando como base a última versão produzida no SGT-5 Transporte do Mercosul. A delegação brasileira concordou com a proposta.

2. TRANSPORTE DE CARGAS

2.1 MULTAS

2.1.1 Ibama

A delegação da argentina manifestou preocupação em relação à possibilidade de emissão de multas para as empresas que não estavam inscritas antes da implementação do procedimento de inscrição de representante legal no sistema do IBAMA.

A delegação brasileira informou que a Instrução Normativa do IBAMA (Anexo V) sobre a autorização do transporte de produtos perigosos, denominado de Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos – SNTPP, já contempla o representante legal de transportadoras estrangeiras como responsável pelo transporte no Brasil, entendendo que dessa maneira fica solucionado o problema do responsável pelo transporte.

Adicionalmente a delegação brasileira se comprometeu ainda a fazer gestão junto ao órgão para que reanalise os autos aplicados antes da atual normativa. No entanto, destacou que conforme o processo administrativo brasileiro, multas não podem ser anuladas de ofício, é necessário que a empresa entre com recurso administrativo no IBAMA para que a mesma seja revista.

Complementarmente, mencionou que está sendo desenvolvido um acordo entre ANTT e IBAMA para integração dos sistemas e em breve haverá troca de informações do transporte internacional entre os dois órgãos, como por exemplo, do representante legal.

2.1.2 CITV

A delegação brasileira solicitou informações sobre o tratamento que está sendo dado às multas decorrentes da falta de Certificado de Inspeção Técnica Veicular.

A delegação argentina informou que existem dois conjuntos de multas, aquelas que se encontram judicializadas e, portanto, fora de seu controle e aquelas que estão em requerimento administrativo. Sobre essas, registrou que estão cumprindo o acordado em reuniões anteriores, ou seja, elas não se constituem em fatores impeditivos para prosseguimento dos processos administrativos das empresas.

A delegação brasileira informou que esse assunto deverá ser tratado na oportunidade do encontro entre o Ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços do Brasil e seu colega argentino na próxima semana.

2.1.3 Estatística

Adicionalmente, o Brasil propôs que a cada reunião bilateral haja uma troca de informações com relação a multas aplicadas aos transportadores argentinos em território brasileiro e aos transportadores brasileiros em território argentino pelos organismos de fiscalização de ambos os países. E, para tanto, faz constar em Ata arquivo eletrônico (Anexo VI) contendo as informações sobre a natureza das multas aplicadas aos transportadores argentinos, no decorrer do ano de 2016.

A Argentina informou que todas as informações de transportadores, frota e multas estarão disponíveis na WEB entre os meses de Abril/Maio deste ano.

2.2 Licenças de Vialidad - Licenças Especiais de Trânsito

A delegação brasileira comunicou à delegação argentina que está preocupada com as dificuldades que os transportadores brasileiros estão enfrentando na tramitação de licenças para cargas especiais com excedentes. Os transportadores relataram que o trâmite só pode ser realizado no Departamento Central de Vialidad, no centro de Buenos Aires e que é um processo demorado. Enquanto aguardam a autorização, os veículos ficam parados na fronteira por vários dias. Além disso, são autorizadas no máximo duas peças com excedentes em carretões, mesmo sem excessos de peso, o que aumenta em muito o custo logístico.

A representação da Argentina informou que vai consultar as autoridades para agilizar a tramitação das autorizações. Além disso, explicaram que a legislação do país diz que as autorizações especiais são emitidas para cargas indivisíveis que excedam as dimensões. Nesse sentido, solicitaram que as empresas brasileiras façam a solicitação somente para o caso previsto na legislação argentina, ou seja, para cargas indivisíveis.

A delegação brasileira informou que no Brasil as Autorizações Especiais de Trânsito – AET, que diz respeito às cargas indivisíveis e outros casos especiais, ficam a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT.

Complementarmente, representante de empresa de sistema informatizado explicou que as AETs são emitidas em processo eletrônico. O transportador tem acesso pela internet para solicitar a Autorização. Em sequência uma equipe de analistas faz a consulta ao banco de dados e a liberação do documento é feita em menos de 24 horas. Por fim, colocou-se à disposição pelo e-mail luizeugenio@gintran.com.br para maiores esclarecimentos a respeito.

Por fim, a delegação brasileira solicita que o assunto “cargas indivisíveis” continue sendo discutido.

2.3 COTECAR

A delegação brasileira relatou que as empresas transportadoras estão com dificuldades para atender às exigências burocráticas e que os custos são elevados, tendo em vista, principalmente, que o processo é lento.

A delegação argentina informou que estão sendo tomadas providências para promover melhorias em relação aos pleitos apresentando um breve resumo do conteúdo de informe que consta no Anexo VII.

2.4 Licenças Complementares

A delegação argentina informou que as Licenças Complementares estão sendo emitidas em até 10 dias devido à implementação de procedimento de emissão eletrônica e que não são mais emitidas as licenças complementares provisórias.

A delegação brasileira parabenizou pelo avanço na redução do prazo de emissão do documento e pela informatização do processo de gestão do transporte internacional. O que abre a oportunidade de maior integração entre os sistemas de TI dos dois países, tornando mais ágil os trâmites e diminuindo a burocracia.

2.5 Licenças Originárias Especiais e Autorização de carga própria

A delegação argentina sugeriu a criação de uma licença originária especial para os transportadores que utilizam veículos que não possuem classificação para habilitação na licença originária comum, tais como guinchos.

A delegação brasileira concordou com a proposta, no entanto, sugere que ao mesmo tempo seja criada uma Autorização de Viagem de Transporte de Carga Própria por tempo indeterminado para evitar retrabalho e burocracia nos órgãos que concedem esta autorização.

Ambas as delegações concordaram na criação dos dois institutos.

2.6 Regime de subcontratação e intercâmbio de tração. SERASA

A delegação argentina solicitou informação sobre as multas aplicadas a empresas argentinas pela subcontratação de empresas brasileiras não habilitadas segundo a interpretação do Brasil do acordo de 2005.

A delegação brasileira registrou que ainda não há uma definição e que em breve terá uma resposta conclusiva sobre o tema.

A delegação brasileira esclareceu que a empresa argentina que está inscrita no SERASA tem como passivo multa por não portar documento obrigatório. Acrescentou ainda que a referida empresa recorreu judicialmente e que uma das multas já foi retirada do SERASA, as outras multas ainda estão pendentes de julgamento pela Justiça brasileira.

A delegação brasileira informou que o SERASA é uma lista negativa de proteção ao crédito. Neste sistema, empresas inadimplentes ficam impedidas de receber crédito na maioria das instituições bancárias do país. Apenas empresas brasileiras estão submetidas ao SERASA, no entanto, no caso em concreto, a empresa argentina possuía uma filial no Brasil e CNPJ nacional, por isso foi inscrita no SERASA.

2.7 Sistema Aduaneiro (PAUT)

A delegação da argentina fez uma breve explanação sobre o Sistema PAUT que entrará em funcionamento a partir dia 05 de abril. Durante a apresentação, manifestou que está trabalhando em um sistema de contingência para resolver com brevidade os problemas que possam surgir de veículos que estejam na base de dados.

A delegação brasileira destacou que, na ANTT, a verificação de existência de multas é feita somente na emissão e renovação da Licença Complementar. No entanto, o setor privado brasileiro informou que no sistema PAUT a quitação de multas está sendo verificada nos procedimentos de altas e baixas da frota no sistema.

A delegação brasileira acrescentou que, se a informação for procedente, caso a Argentina mantenha o procedimento de cobrança de multas para a alteração de frota, o Brasil passaria a adotar o mesmo procedimento para o caso de empresa argentinas, baseado no princípio de reciprocidades.

Ainda sobre o tema em pauta, a delegação do Brasil propôs que haja uma integração entre os sistemas para a troca de informações automáticas. Nesse sentido, ambas as delegações se comprometeram a envidar esforços nesse sentido.

2.8 Harmonização de Certificados entre SENASA e MAPA

A delegação argentina solicita que SENASA e MAPA reconheçam seus certificados a fim de facilitar o comércio entre os países.

A delegação brasileira se comprometeu a ajudar na facilitação do diálogo entre os referidos órgãos e que o assunto seja deverá ser tratado no Comitê Técnico Nº 2 – Assuntos Aduaneiros do MERCOSUL.

2.9 Resolução Nº76 sobre Tanques de Gases

A delegação argentina apresentou a necessidade de se esclarecer que o Certificado de Aptidão Técnica dos Tanques tipo Cisternas submetidas sob pressão para o transporte de gases são realizadas de forma periódica a cada cinco anos tal como estabelece a Disposição nº 76/97 da Subsecretaria de Combustíveis (autoridade competente em seu país). Complementarmente, anexou uma nota oficial emitida pela mencionada autoridade de aplicação e cópia da Disposição nº 76/97 (**Anexo VIII**).

Foi destacado que é necessário que a ANTT diferencie o tratamento dos tanques cisternas submetidos à pressão para o transporte de gases e dos tanques cisternas para o transporte de líquidos combustíveis à pressão normal.

A delegação brasileira verificará os procedimentos atualmente adotados pelos órgãos brasileiros.

2.10 Assinatura Eletrônica

A delegação brasileira informou que está sendo desenvolvido novo sistema para o transporte internacional e que nesse sentido todos os documentos emitidos pela autoridade brasileira serão assinados eletronicamente.

Na mesma linha, a delegação da Argentina informou que também está utilizando a assinatura eletrônica em alguns de seus procedimentos.

3. OUTROS ASSUNTOS

3.1 Manual de Fiscalização de Passageiros e Cargas

A delegação brasileira informou que concluiu a atividade de fiscalização integrada com os três países do MERCOSUL, Argentina, Paraguai e Uruguai, com a finalidade de uniformizar os procedimentos de fiscalização entre os citados países. Após a reunião de revisão do Art. 16, ocorrida em São Paulo nos dias 28, 29 e 30 de setembro de 2016 revisou a minuta do documento Diretrizes de Fiscalização para o Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros e entregou cópia do documento em arquivo eletrônico para críticas e análises por parte da delegação argentina que consta no **Anexo XIX**.

A delegação brasileira propôs à delegação argentina que elabore a versão em espanhol do referido documento, com base no Segundo Protocolo de Sanções e Infrações.

A delegação da Argentina apontou que a maior parte das incidências de multas é por não portar documento de porte obrigatório. Por este motivo, propôs que haja acordo entre os países e seja elaborada conjuntamente lista única de documentos de porte obrigatório.

Nesse sentido, foi acordado que em 30 dias os países vão enviar a lista de documentos de porte obrigatório. Os países terão 30 dias para analisar e desenvolver uma proposta.

No caso de transporte de passageiros foi informado que já consta do Manual a relação de documentos de transporte de porte obrigatório.

Ambas delegações concordaram em realizar fiscalização integrada em território argentino em data a ser oportunamente definida.

3.2 Seguros

A delegação argentina apresentou proposta para que os seguros obrigatórios possam ser contratados no Brasil ou na Argentina a critério do transportador.

As delegações acordaram que enquanto os Organismos Competentes não se pronunciarem em contrário os seguros obrigatórios poderão ser contratados em companhias de seguros de qualquer um dos países de trânsito indistintamente da bandeira de origem do transportador.

Para os casos em que existam sanções aplicadas por contratação de seguros em companhias de bandeira diferente ao do país de origem do transportador, os países se comprometem a rever as multas em nível de recurso administrativo, até o pronunciamento final do órgão competente.

3.3 Integração de Dados

A delegação argentina informou que se necessita implementar, por parte do Brasil, os testes para o intercâmbio de dados, os quais foram programados na Reunião Bilateral de Iguazu em 2016. Com a finalidade de concretizar uma proposta para o transporte de passageiros e avançar com o estabelecido em transporte de cargas para a próxima reunião plenária do SGT-5 do Mercosul no próximo mês de maio em Buenos Aires.

Por sua parte, a delegação brasileira informou que está em condições de retornar os testes durante o mês de abril a fim de intercambiar informações básicas necessárias com a Argentina para avançar com o Projeto de Integração.

3.4 Renovação de Licenças Vencidas

A delegação argentina apresentou que o art. 25 do ATIT prevê a vigência prorrogável da Licença Complementar enquanto o país que tiver emitido a Licença Originária não comunicar a caducidade, e solicitou que o Brasil atenda ao disposto no referido Acordo.

Nesse sentido, a delegação brasileira esclareceu que não é exigida renovação da Licença Complementar, mas sim uma atualização das informações do representante legal, requisito imprescindível para operar no país. Informou ainda que, atualmente, existem 23 empresas argentinas que estão suspensas por falta de informações de representantes legais e que as empresas foram devidamente notificadas para atualizarem seus dados.

Ficou acordado que a autoridade brasileira enviará a relação das empresas para que seja verificada a situação pela autoridade argentina.

3.5 Categorização de Empresas Internacionais. (Acesso a Profissão do Transportador)

A delegação da argentina propôs que seja criado um sistema de pontuação que qualifique os transportadores em categorias e que haja incentivos para aqueles transportadores melhor qualificados.

A delegação brasileira elogiou a iniciativa e manifestou apoio às iniciativas que beneficiem os bons transportadores. Citou ainda o exemplo do Programa Operador Econômico Autorizado (OEA) da Organização Mundial de Aduanas (OMA), já adotado pela Receita Federal do Brasil.

3.6 Pneus superlargos

A delegação argentina apresentou a necessidade de que seja aceito o uso de pneus superlargos nos eixos dianteiros dos caminhões equipados com suspensão "neumática", sempre que os mesmos sejam homologados e certificados pelos fabricantes e que conste na Licença de Configuração do Modelo.

Por sua vez, a delegação brasileira informou que foi promulgada a Lei nº 13.281 de 04 de maio de 2016, que aceita o uso de pneus superlargos e que se espera que o assunto seja regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em breve.

Nesse sentido, ambas as delegações acordaram que este tema siga no SGT nº5 – Transporte do Mercosul.

3.7 Três Marias, Placas, Faixas Retrorrefletivas, velocidade 80 km/h e marcação de largura máxima de carga

Sobre o assunto “Três Marias” as delegações acordaram que a cor a ser adotada na traseira é a vermelha e que para a dianteira será necessário definir a cor.

No que diz respeito às “Placas” foi acordado a aceitação por cada país da legislação do país de origem. Ou seja, duas placas traseiras nos veículos argentinos e somente uma placa traseira nos veículos brasileiros.

Com relação às “Faixas Retrorrefletivas”, ambas as delegações concordam com o acordado na norma do Mercosul.

A respeito da “sinalização indicativa de velocidade máxima nos veículos”, foi acordado que ambos países aceitarão a legislação aplicável aos veículos do país de origem.

No que se refere à “sinalização especial de advertência traseira” para veículos com dimensões especiais ou excedentes, fica acordado entre as delegações que serão aceitas as cores definidas por cada país, conforme as Resoluções nº 610/2016 e nº 368/2010 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e Decreto nº 779/1995 e Ley 24449 na Argentina.

3.8 Atualização de endereços de e-mail dos responsáveis das distintas áreas operacionais

BRASIL:

ASSESSORIA TÉCNICA PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL - ASTEC

Sr. Noboru Ofugi

E-mail: internacional@antt.gov.br

Tel: +55 61 34101971

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS

Sr. Ismael Souza e Silva - Superintendente

E-mail: supas@antt.gov.br

Tel: 55 61 3410 1405

Transporte Internacional de Passageiros

Tel.: 55 61 3410 1448

E-mail: getau.internacional@antt.gov.br

TRANSPORTE DE CARGAS

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC

Sr. Thiago Martorelly Quirino de Aragão – Superintendente

E-mail: suroc@antt.gov.br

E-mail exclusivo: gerar-tric@antt.gov.br

Gerência de Acompanhamento e Registro de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – GERAR

Sr. Wilton Costa Drumond Sousa – Gerente

E-mail: gerar@antt.gov.br

Tel.: 61-3410-126/1227

Coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Sr. Marcos Antonio Lima Das Neves

E-mail: marcos.neves@antt.gov.br

Tel: (61) 3410.1190

ARGENTINA:

TRANSPORTE DE PASAJEROS

SUBGERENCIA TRANSPORTE INTERURBANO CNRT

DRA. ROMINA SAIDMAN

rsaidman@cnrt.gob.ar

0054-11 4819-3158

TRANSPORTE DE CARGAS

DIRECCION PERMISO DE CARGAS SSTA

DRA. YANINA PRAGLIA

ypraglia@transporte.gob.ar
0054-11 5 7762600 (1508)

SUBGERENCIA TRANSPORTE DE CARGAS CNRT
DR. JUAN AMOROS
jamoros@cnrt.gob.ar
0054-11 4819-

AREA INFORMATICA
SR. LUIS EMILIO FARABELLO
efarabello@cent.gov.ar
0054 3446537368
SR. LAUTARO DUARTE
lduarte@cent.gov.ar
0054-1141305400

SR. GONZALO VARELA (CNRT)
gvarela@cnrt.gob.ar
0054-11 48193182

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
DIRECCION DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
DR. RAUL CUENCE
rcuence@transporte.gob.ar
0054-11 57762600 (1210)
DRA. DAMIANA RUFFA
druffa@transporte.gob.ar
0054-11-57762600 (1210)

3.9 Manifestação do setor privado

As manifestações do setor privado de passageiros e carga constam no Anexo X.

A presente Ata é firmada em duas vias de igual teor sendo uma via para cada delegação.

Noboru Ofugi
Pela Delegação Brasileira

Antonio Cortés
Pela Delegação Argentina