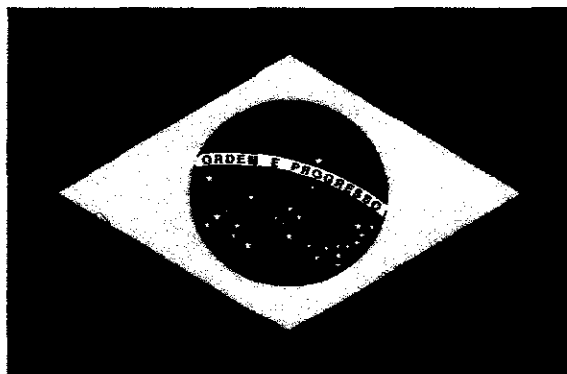


**V Reunião Bilateral
BRASIL - PERU
dos Organismos de Aplicação
do Acordo sobre Transporte
Internacional Terrestre - ATIT**



**RIO BRANCO - AC - BRASIL
21 E 22 DE AGOSTO DE 2008**

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ATA DA REUNIÃO

Realizou-se entre os dias 20 a 22 de agosto de 2008, na cidade de Rio Branco - AC, República Federativa do Brasil, nas dependências do Hotel Inácio Palace, a V Reunião Bilateral Brasil / Peru dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, para tratar dos aspectos técnicos e operacionais do transporte rodoviário de passageiros e carga entre os dois países.

A Reunião teve início com um encontro entre as Delegações do Brasil e do Peru, nas cidades fronteiriças de Assis Brasil (BR) – Iñapari (PE.), conforme estabelecido na IV Reunião, cujos entendimentos constam do item específico da presente Ata.

O Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Sr. Noboru Ofugi, na condição de Chefe da Delegação Brasileira, procedeu a abertura da reunião dando as boas vindas à Delegação Peruana, observadores e convidados especiais, desejando que os trabalhos sejam produtivos e que se desenvolvam em clima de cordialidade, como costuma ocorrer em todas as reuniões, de forma a facilitar a desobstrução dos entraves existentes e a estimular as trocas comerciais entre ambos os países.

Em seguida, o Assessor do Diretor Geral de Transporte Terrestre – MTC, Sr. Jesús Jose Tapia Tarrillo, Chefe da Delegação Peruana, agradeceu as palavras do Chefe da Delegação Brasileira, ressaltou a importância desta reunião para o intercâmbio econômico e comercial entre ambos os países.

Fez uso da palavra, também, o Secretário de Turismo, Esporte e Lazer do Estado do Acre, Sr. Cassiano Marques de Oliveira que ressaltou a importância do encontro para o Estado do Acre.

A composição das Delegações Brasileira e Peruana consta do **Anexo I** da presente Ata.

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

R

f

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1.1. Evolução do cumprimento dos acordos adotados na IV Reunião Bilateral.

As Delegações manifestaram que não houve indicação de empresas para operação das linhas acordadas. Consta do **Anexo III**, a relação das linhas acordadas entre os dois países, atualizada com alterações decididas na presente reunião.

1.2. Embarque e desembarque de passageiros nos países de trânsito signatários do ATIT.

A Delegação Brasileira expressou que o assunto é complexo e depende de negociações com os outros países signatários do ATIT sugerindo que o assunto pode ser objeto de entendimentos por ocasião da realização da reunião do SGT-5 Transportes a se realizar nos dias 29 a 31 de outubro, próximos, na cidade de Maceió, estado de Alagoas no Brasil.

As Delegações acordaram tratar do tema em reuniões multilaterais e decidiram suspender temporariamente os procedimentos para operacionalização da linha Rio de Janeiro - Lima.

1.3 Estabelecimento do serviço de transporte terrestre regular de passageiros, Rio Branco - Puerto Maldonado.

A Delegação Brasileira informou que, no caso do Brasil, à seleção da empresa só pode ser outorgada pelo poder concedente, sob regime de permissão, mediante licitação. Assim, até que seja concluído o processo licitatório, no Brasil, a citada linha poderá ser operada somente por empresa peruana de acordo com a sua legislação.

As Delegações acordaram que inicialmente a linha será operada com 6 freqüências semanais por sentido, com seccionamento de: Rio Branco (BR), Capixaba (BR), Xapuri (BR), Epitaciolândia (BR), Brasília (BR) e Assis Brasil para: Iñapari (PE), Ibéria (PE), Mavila (PE), Alegria (PE), Planchon (PE) e Puerto Maldonado (PE). Estabeleceram ainda, que a citada linha deverá ser operada com veículo do tipo convencional com sanitário e ar condicionado.

1.4 Estabelecimento do serviço Lima – Ica – Abancay – Cuzco - Puerto Maldonado – Iñapari / Assis Brasil - Rio Branco – Porto – Velho – Cuiabá - São Paulo.

As Delegações acordaram o estabelecimento linha Lima – São Paulo, pelo ponto fronteiro de Assis Brasil / Iñapari, inicialmente com freqüência de 2 horários semanais por sentido, com seccionamento de: São Paulo (BR), Campo Grande (BR),

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Cuiabá (BR), Porto Velho (BR) e Rio Branco (BR) para: Puerto Maldonado (PE), Cuzco (PE), Abancay (PE), Ica (PE) e Lima (PE).

A Delegação Brasileira apresentou as rodovias, trechos, extensões e tipo de pavimento, em território brasileiro, conforme quadro abaixo;

Trecho	Rodovia	Extensão km	Tipo de Rodovia
Assis Brasil a Rio Branco	BR-317	378,20	Asfalto
Rio Branco a Porto Velho	BR-364	494,50	Asfalto
Porto Velho a Cuiabá	BR-364/BR-174/BR-070	1.472,30	Asfalto
Cuiabá a Campo Grande	BR-070/BR-364/BR-163	701,40	Asfalto
Campo Grande a São Paulo	BR-262/SP-0300/SP-147/ SP -141 /SP-280 SP-015	977,11	Asfalto
Total:		4.023,51	

A Delegação Peruana se comprometeu, no prazo de 30 dias, a enviar as informações referentes às rodovias, trechos, extensões e tipo de pavimento, em território peruano.

1.5 Características dos Ônibus

As Delegações acordaram comunicar, via fax, no prazo de 30 dias as características mínimas dos ônibus a serem utilizados considerando a manifestação peruana contida na Ata da IV Reunião Bilateral e as disposições contidas na Resolução nº 19/02 apresentada no **Anexo IV**.

1.6 Viagem Ocasional em Circuito Fechado

As Delegações informaram que os serviços de viagens ocasionais em circuito fechado serão autorizados de acordo com as disposições contidas no Apêndice 4 do ATIT. Os ônibus destinados à prestação destes serviços devem contar com mais de 20 assentos, com corredor central, compartimento para bagagens conforme as distâncias e características específicas estabelecidas na regulamentação de cada país para o transporte de passageiros.

As Delegações acordaram que a verificação da autorização será efetuado no caso do Brasil por meio eletrônico acessando o endereço da ANTT na internet www.antt.gov.br e no caso do Peru mediante o envio de cópia da autorização por endereço eletrônico institucional registrado na presente Ata

1.7 Tarifas – troca de Informações sobre as Tarifas Praticadas em Território de cada País.

A Delegação Brasileira informou que no Brasil a tarifa é regulada.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

A Delegação Peruana informou que em seu país a tarifa é calculada com base na oferta e demanda, de livre concorrência.

As Delegações acordaram em trocar correspondências sobre as normas para estabelecimento das tarifas em cada país, no prazo de 60 dias.

1.8 Transporte de Encomendas em Ônibus de Linha Regular

A Delegação Peruana solicitou que seja autorizada a utilização de semi-reboque atrelado aos ônibus de linha regular para o transporte de encomendas.

A Delegação brasileira solicitou prazo para a decisão sobre o assunto vez que está em andamento à implantação da Resolução 28/05 do MERCOSUL para o transporte de encomendas em ônibus de linha regular, dependendo de internalização em alguns países e da definição dos procedimentos aduaneiros, que consta do **Anexo V** da presente Ata.

2. TRANSPORTE DE CARGA

2.1 Cooperação e integração entre os transportadores do Peru e do Brasil

Em cumprimento ao acordado na última Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do ATIT, realizada em Lima (PE), efetuou-se um encontro entre os transportadores de ambos os países, cujos resultados constam do **Anexo VI**:

2.2 Aspectos Operacionais do Transporte de Carga

As Delegações entregaram a relação atualizada das empresas brasileiras e peruanas habilitadas ao tráfego internacional, entre os dois países, conforme consta do **Anexo VII**, e se comprometeram, no prazo máximo de 30 dias, encaminhar por meio eletrônico as bases de dados detalhadas, contendo empresas e relação da frota habilitada, com o objetivo de verificar eventuais divergências.

A Delegação Brasileira solicitou que as licenças complementares sejam emitidas com o mesmo prazo de vigência da licença originária.

A Delegação Peruana se comprometeu a adotar esse procedimento e efetuar revisão das licenças complementares das empresas brasileiras emitidas com prazo de vigência indeterminado.

As Delegações acordaram em estender o prazo de 60 para 120 dias, (art. 24 do ATIT), para apresentação da solicitação da licença complementar no país de destino.



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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

A Delegação Brasileira informou que passou a adotar como procedimento para modificação da frota e para permissões de viagens ocasionais por meio eletrônico não sendo necessária a assinatura da autoridade competente. Informou ainda que a certificação decorre do encaminhamento por endereço institucional que são: sulog@antt.gov.br e geroc@antt.gov.br.

A Delegação Peruana concordou com o procedimento adotado e informou que seus endereços eletrônicos são jcornejo@mtc.gob.pe , moriz@mtc.gob.pe e jvalera@mtc.gob.pe .

2.3 Sistema de Cupos

Tendo em vista os avanços alcançados no âmbito do transporte rodoviário internacional de carga entre os países signatários do ATIT, com a eliminação de barreiras e entraves burocráticos que afetam o transporte, ambas Delegações acordaram em aumentar a capacidade dos cupos por bandeira para 30 mil toneladas.

2.4 Transporte Próprio

Na última Reunião Bilateral realizada em Lima, em julho de 2006, a Delegação Brasileira apresentou uma proposta para implementar um regime de transporte de carga própria em cumprimento ao Artigo 19º do ATIT.

A Delegação Peruana informou que o assunto está sendo tratado no âmbito da Comissão do art. 16 do ATIT e sugere aguardar uma posição final sobre tema.

2.5 Transporte de Produtos Perigosos

Conforme acordado na Ata da última reunião a Delegação Peruana fez entrega de cópia do Decreto Supremo nº 021-2008-MTC, que aprova o Regulamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiais e Resíduos Perigosos, conforme consta do **Anexo VIII**, e solicitou que fosse informado das normas internas do Brasil.

O Brasil se comprometeu em encaminhar as citadas normas no prazo máximo de 30 dias.

3. OUTROS ASSUNTOS

3.1 Aspectos de Seguros

Ambas Delegações analisaram o seguro internacional estabelecido no Anexo III do ATIT que garante cobertura aos passageiros transportados e aos terceiros não

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

transportados pelos danos sofridos, desde que comprovada a responsabilidade do veículo segurado e que não contemplam os tripulantes. Assim, concluíram que para estes últimos as empresas devem contratar, à parte, o seguro de Acidentes Pessoais.

3.2 Documentos de Porte Obrigatório

Passageiros:

As Delegações apresentaram a relação de documentos de porte obrigatório que consta do **Anexo IX**.

Carga:

As Delegações informaram que os documentos de porte obrigatório são:

- MIC/DTA
- CRT – Conhecimento Internacional de Carga
- Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil – Danos a terceiros e Danos a Carga
- CITV – Certificado de Inspeção Técnica Veicular

3.3 Cumprimento da Legislação Interna de cada País

A Delegação Brasileira fez entrega de cópia da Resolução nº 216, de 14 de dezembro de 2006 (CONTRAN), que fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em pára-brisa em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas e solicitou à Delegação Peruana que divulgue junto às suas operadoras. Citada Resolução consta do **Anexo X**.

3.4 Controles Fronteiriços

No encontro realizado entre as Delegações, ocorrido nas cidades fronteiriças de Assis Brasil (BR) e Iñapari (PE), ficaram acordados os seguintes procedimentos:

- **Aspectos Aduaneiros**

As Delegações informaram que os documentos exigidos para fiscalização do transporte internacional terrestre de carga são o Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e a Carta de Porte Internacional.

Quanto ao ingresso de mercadorias estrangeiras em seus territórios, serão obedecidas as legislações nacionais aplicáveis.

A Delegação Peruana informou que, quanto aos procedimentos aplicáveis, o condutor do veículo deve apresentar-se ante a autoridade aduaneira, entregando os documentos mencionados. O Oficial de Aduanas verifica a habilitação do veículo no

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

sistema informatizado e, a depender do caso, no endereço eletrônico fornecido pela Delegação Brasileira. Estando habilitado o veículo, o Oficial verifica se a operação se trata de ingresso de mercadorias com nacionalização na aduana de ingresso ou Trânsito Aduaneiro Internacional com nacionalização de mercadorias em outra Aduana de destino. No caso de tratar-se de nacionalização de mercadorias em aduana de ingresso, o Oficial registra o manifesto, assina e carimba, autorizando o ingresso. Em se tratando de Trânsito Aduaneiro Internacional, o Oficial registra o trânsito, constituindo-se a aduana de ingresso como "Aduana de Passagem", indicando rota e prazo de chegada à "Aduana de Destino", assina e carimba a Declaração de Trânsito Aduaneiro e autoriza o ingresso. Em ambos os casos, o Oficial de Aduanas verifica a condição exterior da carga e, não estando em conformidade com o declarado nos documentos, adota as ações de segurança respectivas determinadas no Anexo I do ATIT (Aspectos Aduaneiros) e, de forma suplementar, o determinado em norma nacional peruana. Informou, ainda, que o atendimento na fronteira Assis Brasil-Iñapari para o ingresso de mercadorias e veículos é feito 24 horas por dia, todos os dias do ano.

A Delegação Brasileira informou que o horário de atendimento do posto de controle fronteiro de Assis Brasil, estende-se, atualmente, das 08:00 às 12:00 e das 14:00 às 17:00.

• **Aspectos Migratórios**

As Delegações informaram que os documentos exigidos para ingressar como turistas ou para negócios são o passaporte ou a cédula de identidade, além do cartão de entrada/saída devidamente preenchido.

Quanto aos procedimentos aplicáveis, as Delegações informaram que a Autoridade Migratória verificará a validade e a autenticidade da documentação apresentada.

As Delegações acordaram alterar os horários de atendimento naquela fronteira, passando o posto de controle de Iñapari a funcionar entre 07:30 e 19:30, com pausa para almoço de 11:30 a 13:30. O posto de controle de Assis Brasil passará a funcionar entre 08:30 e 20:30, com pausa para almoço de 12:30 a 14:30. Acordaram, ademais, que, em caso de ônibus de turismo fora do horário estabelecido, as autoridades competentes deverão ser comunicadas pelo transportador com antecedência mínima de 24h. No Brasil, por meio dos telefones da Delegacia de Polícia de Imigração (68) 3223-8416 e (68) 3224-6897 ou do e-mail delemig_srac@dpf.gov.br. A Delegação do Peru informará, no menor prazo possível, os telefones e endereços eletrônicos para contato.

Quanto à necessidade de apresentação do certificado internacional de vacina contra febre amarela, a Delegação do Brasil esclareceu às autoridades peruanas que, desde 2007, não mais exige dos nacionais peruanos a apresentação desse certificado. Salientou, ademais, que, tendo em mente a saúde do ingressante, recomenda que se vacine, gratuitamente, no posto de saúde de Assis Brasil.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

- - **Carteira de Tripulante Terrestre**

A Delegação Brasileira, considerando que a Carteira de Tripulante Terrestre disposta no art. 2, do Anexo II (Aspectos Migratórios) do ATIT, não substitui os documentos obrigatórios previsto nas respectivas Leis Migratórias vigentes nos países signatários e que a utilização da mesma, além de ser mais um entrave burocrático e não estar sendo aplicada nos demais países solicitou que não seja exigida como documento de porte obrigatório.

A Delegação Peruana se comprometeu em informar sua posição final por ocasião da V Reunião do GT Brasil – Peru sobre Cooperação Amazônica e Desenvolvimento Fronteiriço, que se realizará, nos dias 29 e 30 de setembro e 1º de outubro de 2008, em Lima.

- **Aspectos Sanitários**

A Delegação do Peru informou que os requisitos fitossanitários exigíveis para a importação de produtos e subprodutos procedentes do Brasil estão contidos nas diferentes categorias de risco (0-1-2-3-4-5).

Informou, ademais, que a implementação dos tratamentos está estabelecida no regulamento de quarentena vegetal, para os casos de detecção de pragas que contam com tratamentos aprovados ou não são pragas quarentenais.

Quanto aos procedimentos para as inspeções nos postos de controle quarentenário externo em processo de harmonização com as autoridades homólogas da República Federativa do Brasil, a Delegação peruana informou que está regularizando, num arquivo reduzido, o que compete àquele país, além de requisitos fitossanitários e categorias de risco.

Em relação ao horário de atenção para realizar as inspeções de cargas agrícolas, controle de passageiros e revisão de veículos sem carga agrícola, a Delegação do Peru informou que a recepção de documentos é feita de 07:30 a 16.00. As solicitações de inspeção podem ser feitas até 16:30. O controle de passageiros e a revisão de veículos sem carga agrícola poderá ser feito até 19:30 (horário em que a fronteira é fechada).

A Delegação Brasileira comprometeu-se a informar, no mais breve prazo possível, os procedimentos adotados.

3.5 **Bitributação**

A Delegação do Peru informou que a Convenção entre Brasil e Peru para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal com relação ao Imposto sobre a Renda foi ratificada pelo Congresso peruano, conforme Decreto Supremo 019-2008-RE constante do **Anexo XI**. A Delegação do Brasil informou que a referida

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Convenção já foi aprovada pelas comissões internas do Congresso brasileiro e aguarda votação em plenário.

3.6 Inspeção Técnica Veicular

A Delegação Brasileira solicitou que fosse encaminhado as normas internas para obtenção do Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV, correspondente ao Certificado de Operatividade e o respectivo modelo, com a finalidade de facilitar a fiscalização por parte das Autoridades Brasileiras.

A Delegação Peruana se comprometeu em encaminhar em até 30 dias a respectiva documentação.

3.7 Pendências de Reuniões Anteriores

As Delegações acordaram em realizar um levantamento (inventário) dos entendimentos acordados nas reuniões bilaterais, com a finalidade de verificar a existência de pendências e dar cumprimento ao acordado. Tais pendências serão objeto de discussão na VI Reunião Bilateral.

3.8 Procedimentos na fronteira para o trânsito de veículo particular

A Delegação Brasileira solicitou informações sobre os procedimentos para trânsito de veículo na fronteira, conduzido por terceiro.

A Delegação Peruana informou a necessidade da autorização notarial do proprietário do veículo, que poderá ser feita por meio do Consulado-Geral do Peru em Rio Branco.

3.9 Representante Legal

As Delegações informaram que o representante legal de uma empresa de transporte no outro país pode ser pessoa física ou jurídica.

3.10 Reparação de Veículos no outro País e Controle de contrabando e Descaminho

As Delegações acordaram tratar destes temas na próxima reunião bilateral.

f
As Delegações consideraram esgotado o temário proposto para a presente Reunião Bilateral, dando-a por concluída e acordaram realizar a próxima reunião em local a ser definido pela Delegação Peruana, no primeiro semestre de 2009.

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

O Chefe da Delegação Peruana agradeceu ao Chefe da Delegação Brasileira a atenção dispensada durante o encontro bem como a cordialidade e respeito ocorridos durante a reunião.

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



Pela Delegação Brasileira



Pela Delegação Peruana

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO I
Lista de Participantes



ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO I – Lista de Participantes
DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Chefe da Delegação:

Noboru Ofugi

Diretor – ANTT

Delegados:

Cassiano Marques de Oliveira

Secretário de Estado – SETUL/AC

José Glauco Apoliano Andrade Dias

Superintendente – ANTT

Aury de Mello Teixeira

Superintendente – ANTT

Wilbert Junquilha

Gerente – ANTT

Paula Denize de Pina Picquet

Gerente – ANTT

Marcos Antônio L. Neves

Assessor – ANTT

Silvana Lucia Castro Barros

Analista – ANTT

Leonardo Abrantes de Sousa

Secretário - DAM III / MRE

Elmar Fernandes Nascimento

Delegado – SRF

Sérgio Amaral

Chefe de Fiscalização Aduaneira - SRF

Marcelo Paiva dos Santos

Chefe de Gabinete do Diretor-Geral DPRF

Coraci Ricardo F. Vieira

Chefe da Divisão de Fiscalização de Trânsito
DPRF

Dário Marcio Sá Leitão

Delegado - Polícia Federal

Carlos Henrique de A. Lima

Assessor – SETUL/AC

Leonardo Ferreira Lima Filho

Técnico em Relações Internacionais –
SEPLAN/AC

Observadores:

Sônia Rotondo

Assessora – NTC

José Carlos de Almeida

Consultor - FENASEG

Márcio Tadeu da Silva

Representante – ABC Cargas

Antônio Guedes

ABC/Cargas

Roxana La Torre Ruiz

Representante Legal – BONANÇA

Emerson Araújo Hammes

Gerente – Expresso Araçatuba

R

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO I – Lista de Participantes DELEGAÇÃO DA REPÚBLICA DO PERU

Chefe da Delegação:

Jesús Jose Tapia Tarrillo Assessor do Diretor Geral de Transporte Terrestre
– MTC.

Delegados:

Lanzeth Ludeña Cônsul-Geral – MRE/Peru
Luciano Alyarado Medramo Especialista – SUNAT/ADUANAS
Jorge Frisancho Oblitas Intendente – SUNAT/ADUANAS
Jose Arenas Alvarado Chefe Oficial – SUNAT/ADUANAS
Yovan Pérez Velcamiche Chefe Departamento Técnico - SUNAT/ADUANAS
Ricardo Luna Paredes Diretor – MTC Região de Madre de Dios
Samuel Pastor Velasquez Diretor de Circulação Terrestre- MTC Região de
Madre de Dios

Observadores:

Antonio Vásquez Solís M. Gerente - COTRAP
Rimber Ybarrena Jara Presidente – UNT - CUZCO
Jorge Vargas Cárdenas Vice-Presidente – UNT - CUZCO
Luis Marcos Bernal Gerente-Geral – UNT - PERU
Melecio Larico Quispe Gerente-Geral – UNT - PUNO
Lucio Huanca Condori Transportista – UNT - PUNO
Rubela Sanca de Surco Presidente – ATRAVIMÊ – UNT - PUNO
Milko Corimaya Apaza Secretário – ATRAVIMÊ – UNT - PUNO
Felipe Díaz Marín ANATEC
Eduardo Azama Kiyán Diretor de Relações Públicas - ANATEC
Joaquín Ormeño Cabrera Gerente - Geral – Expreso Int. Ormeño S.A.
Julio César Ortiz Huerta Assessor - Expreso Int. Ormeño S.A.
Luis Rios y Almeida Assessor - Expreso Int. Ormeño S.A.
José Antonio Feijoo Mendo Gerente-Geral – MICHEBUS SAC
Domingos V. Moreno Operador
Enrique Green Zevallos Gerente – Transportes Green
Lenin Lazo Quiroga Gerente-Geral – Ass. Nacional Transporte de Carga

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO II
Temário



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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO II - Temário


1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- 1.1 Evolução do cumprimento dos acordos adotados na IV Reunião Bilateral.
- 1.2 Embarque e desembarque de passageiros nos países de trânsito signatários do ATIT.
- 1.3 Estabelecimento do serviço de transporte terrestre regular de passageiros **Rio Branco - Puerto Maldonado**.
- 1.4 Estabelecimento do serviço **São Paulo - Lima**.
- 1.5 Características dos Ônibus.
- 1.6 Viagem Ocasional em Circuito Fechado.
- 1.7 Tarifas – troca de informações sobre as tarifas praticadas em território de cada país.
- 1.8 Transporte de Encomendas em ônibus de Linha Regular

2. TRANSPORTE DE CARGA

- 2.1 Cooperação e Integração entre os Transportadores do Peru e do Brasil.
- 2.2 Aspectos Operacionais do Transporte de Carga.
- 2.3 Sistema de Cupos.
- 2.4 Transporte Próprio.
- 2.5 Transporte de Produtos Perigosos.

3. OUTROS ASSUNTOS

- 3.1 Aspectos de Seguros.
 - 3.2 Documentos de Porte Obrigatório.
 - 3.3 Cumprimento da Legislação Interna de cada País.
 - 3.4 Controles Fronteiriços.
- 

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

- 3.5 Bitributação.
- 3.6 Inspeção Técnica Veicular.
- 3.7 Pendências de Reuniões Anteriores.
- 3.8 Procedimentos na fronteira para o trânsito de veículo particular
- 3.9 Representante Legal.
- 3.10 Reparação de Veículos no outro País e Controle de Contrabando e Descaminho



+

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO III
Relação dos Serviços Acordados

**ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL - PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT.**

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Relação dos Serviços Acordados

N	Serviço	Frequência por sentido por bandeira	Tipo de serviço	Fronteira	Itinerário	Observações
1	Rio de Janeiro (BR) - Lima (PE) Lima (PE) - Rio de Janeiro (BR)	1 horário semanal	Conv. C/Sanitário	Uruguaiiana / Paso de Los Libres. Túnel dos Cuevas Caracoles (RA) Paso Del Cristo Redentor (CL)	Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Passo Fundo, Uruguaiiana, Paso de Los Libres, Santa Fé, Mendoza, Santiago, Arica e Lima.	Acordada na I Reunião Bilateral de Autoridades de Transporte Terrestre por Carretera, realizada em Lima, nos dias 2 e 3/5/89. Suspensa Temporariamente.
2	Rio Branco (BR) - Porto Maldonado (PE). Porto Maldonado (PE) - Rio Branco (BR)	6 horários semanais	Conv. C/Sanitário	Assis Brasil / Itapari	Rio Branco, Capichaba, Xapuri, Epiaciolândia, Brasília, Assis Brasil - Itapari, Ibéria, Mavila, Alegria, Planchon e Puerto Maldonado.	Acordada na IV Reunião dos Organismos Nacionais de Aplicação do ATIT, realizada em Lima, nos dias 06 e 07 de julho de 2006.
3	São Paulo (BR) - Lima (PE) Lima (PE) - São Paulo (BR)	2 horários semanais	Conv. C/Sanitário	Assis Brasil / Itapari	São Paulo, Cuiabá, Porto Velho, Rio Branco, Assis Brasil - Itapari, Puerto Maldonado, Cuzco, Abancay, Ica e Lima	Proposta na IV Reunião, pela Delegação Peruana.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO IV
Resolução nº 19/02

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

MERCOSUL/GMC/RES Nº 19/02

**REGULAMENTO TÉCNICO MERCOSUL DE VEÍCULOS DA CATEGORIA M₃ PARA O TRANSPORTE
AUTOMOTOR DE PASSAGEIROS (ÔNIBUS RODOVIÁRIO DE MÉDIA E LONGA DISTÂNCIA)**

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, as Resoluções Nº 91/93, 152/96 e 38/98 do Grupo Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

Que os veículos automotores devem cumprir uma série de requisitos técnicos em virtude das respectivas legislações nacionais, inclusive os correspondentes aos Regulamentos Técnicos MERCOSUL de Veículos da Categoria M₃ para o Transporte Automotor de Passageiros (Ônibus Rodoviário de Média e Larga Distância);
Que os referidos requisitos diferem de um Estado Parte para outro, o que cria obstáculos técnicos ao intercâmbio comercial e a livre circulação de veículos que poderiam ser eliminados por meio da adoção dos mesmos requisitos técnicos por todos os Estados Partes em complemento ou em substituição de suas legislações atuais;
Que, portanto é preciso adotar medidas destinadas ao estabelecimento progressivo da integração que nas quais estejam garantidas a livre circulação de bens, serviços e os setores produtivos com uma maior fluidez;
Que, para tal fim, os Estados Partes acordam adequar suas legislações, de modo a possibilitar o livre intercâmbio de veículos, de suas partes e componentes.

O GRUPO MERCADO COMUM

RESOLVE:

Art. 1 - Aprovar o "Regulamento Técnico MERCOSUL de Veículos da Categoria M₃ para o Transporte Automotor de Passageiros (Ônibus Rodoviário de Média e Larga Distância)", que consta no Anexo e faz parte da presente Resolução.

Art. 2 - Os Estados Partes colocarão em vigência as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente Resolução, através dos seguintes organismos:

Argentina: Secretaría de Transporte, Secretaría de Industria, Comercio y Minería

Brasil: Ministério da Justiça, Conselho Nacional de Trânsito, Departamento Nacional de Trânsito

Paraguai: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Viceministerio de Transporte

Uruguai: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Industria, Energía y Minería

Art. 3 - O presente Regulamento Técnico se aplicará no território dos Estados Partes, ao comércio entre eles e às importações extra-zona.

Art. 4 - Os Estados Partes não poderão limitar ou proibir a livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, licenciamento e registro, ou uso dos veículos automotores que cumpram com o disposto nessa Resolução.

Art. 5 - Todos os veículos da Categoria M₃ para o Transporte Automotor de Passageiros (Ônibus Rodoviário de Média e Larga Distância), devem cumprir com os requisitos técnicos estabelecidos neste Regulamento Técnico.

Art. 6 - Os Estados Partes do MERCOSUL deverão incorporar a presente Resolução a seus ordenamentos jurídicos nacionais antes de 31/12/02

XLVI GMC – Buenos Aires, 20/VI/02

ANEXO

**REGULAMENTO TÉCNICO MERCOSUL DE VEÍCULOS DA CATEGORIA M₃ PARA O TRANSPORTE
AUTOMOTOR DE PASSAGEIROS (ÔNIBUS RODOVIÁRIO DE MÉDIA E LONGA DISTÂNCIA)**

1. - CLASSIFICAÇÃO:

Os veículos destinados ao transporte automotor de passageiros-ônibus rodoviário classificam-se da seguinte forma:

1.1. - Por sua composição:

Simplex : Constituídos por uma (1) única unidade com motor próprio e solidário.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Articulados : Constituídos por duas (2) unidades rígidas, devidamente acopladas, que permitam comunicação entre elas. Pelo menos (1) uma unidade deverá estar dotada de tração.

1.2. - Pelas condições de utilização:

Convencional: Terão duas fileiras de poltronas duplas, de características standard.

Diferencial: Poderão ter fileiras simples ou duplas de poltronas, com características de maior conforto, ar condicionado e toalete obrigatório.

1.3 - Por Peso Bruto Total - PBT:

Leves : Aqueles classificados na categoria M₃ com PBT maior que cinco e menor que dez (>5 e <10) toneladas.

Médios : Aqueles classificados na categoria M₃ com PBT maior ou igual a dez e menor que quatorze (≥10 e <14) toneladas.

Pesados: Aqueles classificados na categoria M₃ com PBT igual ou maior que quatorze (≥14) toneladas.

2.- CAPACIDADE DE TRANSPORTE E DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS

Para projetos e desenhos de carrocerias, a carga útil transportada deverá ser considerada como a resultante da aplicação dos seguintes valores de referência:

a) Peso médio por passageiros igual a setenta kilogramas (70 kg) considerado aplicado sobre o ponto médio da poltrona;

b) O peso mínimo de bagagem será igual a dez kilogramas (10kg) por passageiro, cujo valor resultante se aplicará sobre o centro de gravidade do bagageiro.

Este peso mínimo de bagagem poderá ser maior, sempre que as características do veículo assim permitir.

O volume mínimo do bagageiro será igual 0,1m³ (um décimo de metro cúbico) de bagagem por cada passageiro. No caso de veículo com motor central, fica a critério da autoridade competente aceitar um valor inferior ao dito volume mínimo estabelecido.

O procedimento de cálculo de cargas, específico para ônibus rodoviário, será aplicado conforme o "Acordo sobre Pesos e Dimensões", aprovado na segunda reunião dos Estados Partes do Subgrupo Técnico N°5 - Transporte Terrestre do MERCOSUL, realizada nos dias 19 e 20 de junho de 1991, na cidade de Assunção - República do Paraguai, segundo consta na Ata da XI Reunião Ordinária do SGT 5.

c) Deverá sempre haver a indicação de peso máximo admissível do compartimento porta-bagagem. O peso máximo admissível do compartimento de porta-bagagem somado ao peso dos passageiros, tripulação e tara do veículo, não poderá ultrapassar o peso máximo admitido (PBT declarado pelo fabricante).

Os ônibus simples deverão ser projetados e construídos de modo que o peso que atue no eixo dianteiro seja igual ou superior a vinte e cinco por cento (25%) do peso bruto total do veículo, em condições de carga máxima.

3 - CARACTERÍSTICAS DO CHASSI

a) Motor:

Deverá cumprir as condições ambientais e possuir relação potência líquida/peso bruto total máximo igual ou superior a dez (≥10) cv/ton, medida conforme a norma vigente no MERCOSUL.

b) Sistema de direção:

Os ônibus médios e pesados deverão estar equipados com sistema de direção assistida hidráulicamente, devendo ficar assegurada a dirigibilidade do veículo (acionamento mecânico) perante falhas de seus sistemas hidráulicos.

c) Sistema de freios:

Os ônibus e microônibus deverão estar dotados com sistema de freios adequados a seu tamanho e peso, devendo estar equipados com pelo menos dois (2) sistema de freios distinto: freio de serviço e freio de estacionamento.

Admitir-se-á, como opcional ou quando em condições especiais de uso assim o exigir, a incorporação de sistemas complementares de "freio motor" ou "freio de transmissão".

O freio de serviço de veículo médios e pesados deverá ser pneumático.

O freio de serviço dos veículos leves poderá ser pneumático, hidro-pneumático ou hidráulico.

As características dos sistemas de freios deverão ajustar-se ao estabelecido na RES. GMC N° 82/94

d) Sistema elétrico:

O cabo positivo, quando passar por compartimentos metálicos, deverá estar protegido contra curto-circuitos (contato à terra) por revestimento à prova d'água e resistente à corrosão.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

A fiação deverá estar protegida por capeamentos resistentes à corrosão e estar disposta de modo a não sofrer atritos por contato com partes móveis. Os terminais de conexão devem ser dimensionados de forma a evitar o superaquecimento.

A rede de distribuição da instalação elétrica das carrocerias deverá estar embutida, com condutores suficientemente isolados e dimensionados para suportar as correntes nominais exigidas pelas luminárias e demais equipamentos elétricos.

A bateria deverá estar colocada sobre suporte fixo ou desmontável, firmemente presa, em compartimento isolado, a uma distância não inferior a 1m (um metro) do tanque de combustível, exceto se entre ambos exista algum elemento material que o separe fisicamente e que não permita o avanço de chama. Tal compartimento deverá estar ventilado e de fácil acesso à manutenção.

O sistema elétrico deverá conter um dispositivo de corte rápido de energia.

e) Painel de instrumentos e controles:

O painel de instrumentos deverá contar com instrumental necessário para o total controle de funcionamento do veículo, contendo no mínimo.

- Hodômetro
- Indicador de velocidade
- Indicadores de luz alta, de direção e posição.

Todos os indicadores deverão estar localizados de tal forma que permita além de fácil leitura (com ideogramas normalizados), sua visualização deve ser direta da posição normal do condutor do veículo.

Os ônibus deverão contar também com instrumental que permita a seus condutores o pleno conhecimento das condições de funcionamento do motor (pressão de óleo, temperatura, pressão do sistema pneumático, nível de combustível, sistema elétrico e outros).

f) Registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:

Os ônibus, para efeito de controle e de investigação em caso de acidentes ou para outros fins, deverão estar equipados com um dispositivo que registre, sobre um documento durável, a velocidade, a distância, o tempo percorrido e outras variáveis sobre seu desempenho, permitindo assim, o controle instantâneo sobre a circulação em qualquer local.

g) Embreagem:

A embreagem poderá ser acionada mediante sistema mecânico, hidráulico ou outro tipo de modalidade, desde que apresente eficiência e um acionamento suave e leve.

A força aplicada pelo condutor sobre o pedal de embreagem, na operação de engate e desengate, não deverá ser maior que dezessete quilogramas (17kg).

h) Caixa de velocidade:

Os veículos poderão estar equipados com caixa de velocidade com qualquer quantidade de marchas para frente, todas sincronizadas, podendo excetuar-se a primeira e uma marcha-à-ré.

Também se admitirá a colocação de caixa automática para várias velocidades.

i) Rodas e Pneumáticos:

Os ônibus deverão, em relação às rodas e pneumáticos, cumprir a regulamentação acordada na RES. GMC N° 65/92.

Opcionalmente, poderão estar equipados com aparelhos de medição e controle de pressão dos pneumáticos com sistema de monitoramento no painel.

j) Sistema de escapamento de gases:

O cano de escapamento deverá ter sua extremidade na parte traseira do ônibus na direção do eixo longitudinal do veículo, exceto por comprovados impedimentos de ordem técnica.

4. - MODIFICAÇÕES DE CHASSIS

Qualquer modificação que altere as características originais do chassi poderá ser realizada por um terceiro, em uma das seguintes condições:

- a) Devidamente autorizado pelo fabricante ou pela autoridade competente;
- b) Demonstrando competência técnica de projeto, assumindo inteira responsabilidade pela modificação.

5. - CARACTERÍSTICAS DE CARROCEIAS

As dimensões máximas, específicas para ônibus rodoviário, serão as especificadas pelo "Acordo sobre Pesos e Dimensões", aprovado na segunda reunião dos Estados Partes do Subgrupo do Trabalho N°5 - Transporte, realizada nos dias 19 e 20 de junho de 1991, na cidade de Assunção - República do Paraguai, segundo consta na Ata da XI Reunião Ordinária do SGT 5.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

a) Balanço traseiro:

O balanço traseiro máximo, para ônibus simples com motor traseiro, medido entre o pára-choque e o eixo traseiro, será de sessenta e dois por cento (62%) da distância entre eixos extremos, dianteiro e traseiro, medido no centro das rodas.

No caso específico de ônibus com motor dianteiro avançado, situado totalmente à frente do eixo dianteiro, o balanço traseiro poderá alcançar setenta e um por cento (71%) da distância entre eixos extremos.

Para ônibus com motor central, situado entre os eixos, o balanço traseiro poderá alcançar sessenta e seis por cento (66%) da distância entre eixos extremos.

b) Altura mínima interior, em qualquer ponto do corredor de trânsito de passageiros, medida verticalmente do piso do veículo ao revestimento interior do teto: 1,85m (um metro e oitenta e cinco centímetros).

c) Largura mínima do corredor interno de trânsito de passageiros (incluídos os acessos às portas de entrada e saída), medida horizontalmente em qualquer ponto de seu percurso, entre as partes interiores mais salientes: 35cm (trinta e cinco centímetros).

d) Altura máxima dos pára-choques: 55cm (cinquenta e cinco centímetros).

e) Os ônibus deverão ter pelo menos uma porta, de entrada e saída, na parte dianteira do lado direito da carroceria, com as seguintes dimensões:

Altura mínima medida da superfície do degrau até o marco superior: 1,80m (um metro e oitenta centímetros).

Largura mínima livre com a porta aberta: 60cm (sessenta centímetros).

Os principais aspectos a considerar nas carrocerias são:

a) Estrutura:

A estrutura da carroceria poderá ser constituída (formada ou composta) de perfis metálicos ou qualquer outro material que ofereça um resultado similar quanto a sua resistência e segurança.

Qualquer que seja o material utilizado na estrutura da carroceria do veículo, as partes que a compõem deverão apresentar, sólida fixação entre si através de solda, de rebites ou de parafusos, de modo a evitar ruídos e vibrações do veículo, quando se encontre em movimento, além de garantir, através dos reforços necessários, a resistência suficiente para suportar nos pontos de concentração de carga (apoios, suportes, uniões, aberturas, etc.) todo tipo de esforços a que podem ser submetidos.

Será admitida a substituição do conjunto chassis-carroceria por uma estrutura autoportante. Essa estrutura deverá contar com iguais ou melhores características de solidez, resistência e segurança que as convencionais, obedecendo sempre às normas deste regulamento.

5.1 - CONDIÇÕES DE RESISTÊNCIA DA CARROCERIA AO CAPOTAMENTO

As estruturas de carrocerias deverão cumprir as seguintes condições de resistência:

a) Serem projetadas para resistir a uma carga estática sobre o teto, equivalente a 50% (cinquenta por cento) do peso máximo admitido para o chassi (PMAch), distribuído uniformemente ao longo do mesmo, durante 5 (cinco minutos), sem experimentar deformações em ponto algum que superem 70mm (setenta milímetros).

Para a realização do teste deverá ser adotado, como módulo experimental, o vão da estrutura correspondente ao maior passo de janelas que ela possua, com os respectivos prologamentos até uma distância equivalente a metade do passo, a cada lado dos respectivos anéis de estrutura ou pórticos, incluindo todos os elementos estruturais das laterais e do teto, desde o nível do piso do veículo até a parte superior da estrutura (ver figura 1). A amarração da estrutura do piso, com a estrutura lateral tratará de reproduzir-se fielmente, pendendo-se colocar, além do mais, um tubo ou perfil por baixo da estrutura de mesma seção.

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

MÓDULO EXPERIMENTAL

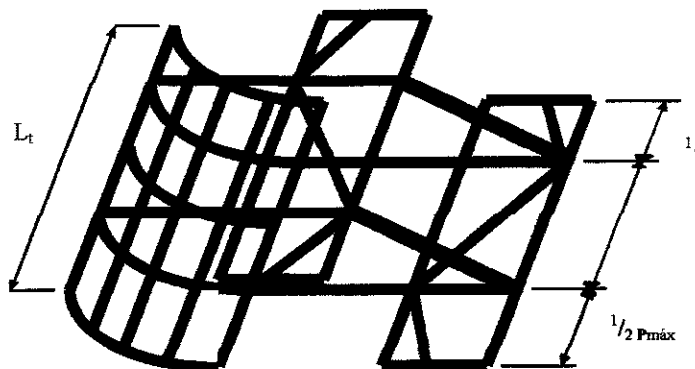


Figura 1

Se as diagonais do parapeito das janelas não tem estrutura intermediária (coluna), no centro dos passos será colocada 1 (uma), da altura do correspondente peitoril, para soldar, neste, a intersecção da diagonal.

A carga sobre o módulo experimental se determinará multiplicando o peso máximo admissível do chassi (PMAch) por 0,5 (cinco décimos) e por 2 (duas vezes) o passo das janelas (Pmax) e dividindo o valor encontrado pelo comprimento total da carroçaria (L_t):

$$C = \frac{\text{PMAch} \times 0,5 \times 2\text{Pmax}}{L_t}$$

A carga se aplicará diretamente por meio de chapas de aço de fina espessura (máximo de 2 mm), de forma transversal ao módulo, sobre os arcos de cada anel da estrutura, dividida em 2 (duas) partes iguais. O comprimento das chapas será tal que alcance a largura total do teto do módulo.

b) Os anéis da estrutura ou pórticos devem estar desenhados, além do mais, para suportar, no mínimo, uma carga estática horizontal igual a 15% do peso máximo admissível do chassi (PMAch), distribuída uniformemente sobre cada um dos elos, aplicada na altura do engaste da lateral com o teto, sobre a janela, sem que o mesmo sofra um deslocamento horizontal maior que 140 mm (cento quarenta milímetros). A carga deverá manter-se aplicada durante um intervalo de tempo não inferior a 5 (cinco) minutos.

Adotando-se o módulo anterior, a carga lateral se aplicará através de uma estrutura secundária, colocada no centro do módulo e soldada sobre os tubos ou mão-francesa da estrutura. Com mecanismos pneumáticos, hidráulicos ou com pesos suspensos, desde a estrutura secundária no centro do módulo, se realizará uma força de tração horizontal, sobre o engaste na união com cada uma das 2 (duas) colunas de qualquer lateral. O valor da força lateral sobre cada coluna será igual ao valor que resulte da multiplicação do peso máximo admissível do chassi (PMAch) por quinze centésimos (0,15) e dividi-lo pelo número de pórticos formados pelos arcos do teto com as colunas (a frente e a traseira consideram-se como 2 (dois) pórticos a mais).

$$T = \frac{\text{PMAch} \times 0,15}{\text{N}^\circ \text{ de pórticos}}$$

Todas estas exigências terão que ser certificadas, por parte do fabricante, mediante ensaios controlados por autoridade competente, que por sua vez, emitirá documento específico constando todos os valores registrados nos ensaios. Tal documento oficial, deverá estar à disposição das demais autoridades dos Estados Partes.

5.2. - CONDIÇÕES DE RESISTÊNCIA FRENTE A IMPACTOS FRONTAIS

Os veículos de longa e média distância, ônibus rodoviários, deverão ter em sua frente, desde o nível da plataforma do condutor até a altura da borda superior de seu assento, (medida mínima de 400mm), uma chapa de aço de espessura mínima de 2mm (dois milímetros) (tipo BWG n° 14) ou de condições de resistência equivalente, unida adequadamente às travesas superior e inferior e às colunas esquerda e direita de união entre a frente e ambas laterais.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

As aberturas para porta de inspeção, letreiros de destino, alojamento de faróis, limpadores de pára-brisa, etc, não poderão exceder a 25% (vinte e cinco por cento) da superfície total a proteger, devendo, tais aberturas, serem convenientemente reforçadas.

A chapa em referência poderá ser colocada interna ou externamente à estrutura frontal e a travessa inferior da mencionada estrutura deverá fixar-se convenientemente às longarinas ou à estrutura dianteira do chassi.

A proteção frontal nos veículos dotados de motor dianteiro poderá ser instalada somente na parte frontal esquerda, lado do condutor, fixada solidamente a uma das longarinas do chassi, ou estrutura equivalente, quando razões de ordem construtiva impeçam sua colocação na extensão total da frente do veículo.

Quando disposições construtivas não permitam a colocação de chapa de aço, nas condições e na forma acima discriminadas, o fabricante deverá certificar o veículo, mediante ensaio de pêndulo, na condição de resistência mínima da frente da carroceria, de acordo com o que segue:

a) O Módulo para ensaio será composto pela estrutura dianteira, o anel resistente imediato e os elementos de união entre ambos, que formam a parte integral da carroceria a ser ensaiada (protótipo de ensaio). Para o caso de carrocerias autoportantes, o módulo se estenderá até o primeiro elemento resistente transversal, posterior ao local destinado ao condutor.

b) Fixação do módulo: O módulo deverá ser fixado de forma tal a se evitar qualquer movimento do conjunto devendo, todos os movimentos, corresponderem à deformação e/ou rupturas no módulo e em suas fixações.

A estrutura da carroceria, para os veículos com chassis independentes, deverá ser fixada ao chassi através de seus componentes originais da base, e o chassi, propriamente dito, fixo ao módulo de ensaio.

c) Dispositivo de ensaio: O dispositivo de ensaio deverá ser composto de um pêndulo, com o menor fator de atrito possível em suas articulações, solidário ao dispositivo de fixação do módulo que, em seu percurso, o pêndulo intercepte ao módulo frontalmente. O impacto deverá ocorrer sobre a vertical do pêndulo, com no máximo três graus sexagesimais (3°) de variação, anterior à linha vertical. A distância do pêndulo à área de impacto deverá ser de 4.500mm (quatro mil e quinhentos milímetros) a 5.000mm (cinco mil milímetros), a massa de 1.000kg (mil quilogramas), com uma área plana de impacto de 700mm (setecentos milímetros) x 700mm (setecentos milímetros).

d) Impacto: O impacto ocorrerá entre os pontos abaixo discriminados e o centro da face de impacto da massa do pêndulo.

d.1) Pontos de impacto:

d.1.1) Coordenada transversal, coincidente com o eixo do volante do veículo, à uma distância entre 150mm (cento e cinquenta milímetros) e 200mm (duzentos milímetros) do piso do assoalho no posto do motorista.

d.1.2) Ponto simétrico entre d.1.1) e o eixo vertical.

e) Método de ensaio: A massa do pêndulo deverá ser elevada a uma altura de 2.000mm (dois mil milímetros), na direção de sua trajetória normal, a partir de seu ponto de impacto. Por queda livre, a massa pendular atingirá d.1.1) e posteriormente d.1.2), e, em ambos os casos, sua trajetória deverá ser paralela ao plano longitudinal do veículo.

f) Resultado do ensaio: Após efetuados os dois impactos, nenhum ponto da estrutura veicular em ensaio poderá sofrer deformação longitudinal permanente superior a 200mm (duzentos milímetros). As deformações serão medidas a partir de uma referência solidária ao dispositivo de ensaio.

5.3. - CONDIÇÕES DE RESISTÊNCIA FRENTE A IMPACTOS NA LATERAL ESQUERDA

Para proteção contra impactos na lateral esquerda, deverá ser colocada, em sentido longitudinal, a partir do nível do assoalho (revestimento do piso) de fixação dos assentos e até uma altura não inferior a 250mm (duzentos e cinquenta milímetros), uma chapa de aço de 2mm (dois milímetros) de espessura mínima (tipo BWG N°14) ou de condições de resistência similares, soldada à travessa inferior da lateral ou travessa do assoalho ao suporte dianteiro da primeira fila de assentos e ao suporte traseiro da última fila de assentos e a cada um dos suportes e travessas na área do para-choque das respectivas janelas. Quando os assentos são fixados também no painel lateral, por fixação do tipo fusível, a chapa de aço de 2mm (dois milímetros) deverá ser firmemente soldada ao perfil de fixação dos assentos.

Ao invés desta proteção, definida como TRAVESSA ESTRUTURAL DA LATERAL ESQUERDA, poderá ser instalada uma chapa externa ou interna de aço de 1,25mm (um milímetro e vinte e cinco centésimos de milímetro) de espessura e de 500mm (quinhentos milímetros) de altura, soldada conforme as especificações acima.

6 - PISO

A superfície do corredor central e dos acessos às portas de entrada e saída, deverão conter características anti-derrapantes.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

A área destinada às poltronas poderá estar em nível mais elevado que o do piso do corredor de trânsito interno de passageiros em até 33cm (trinta e três centímetros).

Os veículos, nos quais existam desníveis no corredor de trânsito interno para passageiros, deverão ser acessados através de rampas ou até 3 (três) degraus, com as seguintes características:

- Degraus: altura máxima de 20cm (vinte centímetros) com profundidade mínima de 25cm (vinte e cinco centímetros).
- Rampa: inclinação máxima de 20% (vinte por cento) quando não existirem degraus no corredor e de 15% (quinze por cento) caso existam.

Deverá sempre ser evitado que as bordas dos degraus existentes no corredor de trânsito de passageiros situem-se nas áreas entre poltronas ou entre poltronas e anteparos.

7 – CAIXAS DAS ESCADAS E ESTRIBOS

As caixas das escadas das portas de entrada e saída não apresentam características específicas quanto a sua forma e dimensões, o mesmo ocorrendo com os estribos e os degraus. Estes últimos, além de resistentes e de superfície anti-derrapante, deverão obedecer formas e dimensões tais que admitam, em sua superfície horizontal, a inscrição de semi-círculo de diâmetro mínimo de 42cm (quarenta e dois centímetros) e perpendicular à direção de entrada e saída. A projeção da borda do degrau superior sobre a superfície do inferior não poderá incidir sobre a área do citado semi-círculo.

A altura máxima medida desde o nível do solo até o degrau inferior, deverá ser de 40cm (quarenta centímetros), permitindo para isso o uso de degrau escamoteável.

A altura máxima de degraus consecutivos será de 33cm (trinta e três centímetros).

8 - CARACTERÍSTICAS E DISPOSITIVOS DE ACIONAMENTO DE PORTAS

As portas em veículos de transporte de passageiros deverão cobrir totalmente os estribos quando fechadas e, para tanto, não poderão se sobressair da linha da carroçaria. Suas metades superiores poderão seguir a linha da frente do veículo ou a inclinação das colunas das janelas laterais.

O acionamento das portas nos veículos deverão ser efetuadas do posto do motorista, através de sistemas manuais (mecânicos) e/ou servo mecânicos (hidráulico, pneumático, elétrico, etc.).

As portas acionadas por qualquer sistema, que não seja manual, deverão contar com dispositivo que permita abri-las manualmente pelo interior, em caso de emergência. Tal dispositivo deverá estar ao alcance dos passageiros, nas proximidades das portas de entrada e de saída devidamente protegido para evitar o seu acionamento acidental. Os dispositivos de abertura das portas deverão ter uma legenda que permita sua identificação.

9. - JANELAS

Os painéis laterais da carroceria e as partes superiores das portas (de entrada, saída e de emergência), nos veículos, deverão estar dotadas de janelas localizadas na área das poltronas.

Se entenderá por "janela lateral" a toda superfície de vidro, fixo ou móvel, fixada a um suporte que sirva de coluna à mesma, posicionada nas laterais do veículo entre o peitoril da lateral e seu frechal ou união do teto com a lateral.

As janelas terão como medidas mínimas, as seguintes dimensões:

Duplas: 1,30m (um metro e trinta centímetros) de comprimento por 60cm (sessenta centímetros) de altura. Tal comprimento poderá ser reduzido para 1,10m (um metro e dez centímetros) quando a altura for de 80cm (oitenta centímetros). É importante notar que a soma destas dimensões, comprimento e altura, não seja inferior a 1,90m (um metro e noventa centímetros).

Simplex: 60cm (sessenta centímetros) de comprimento por 60cm (sessenta centímetros) de altura.

A altura mínima do marco inferior da parte móvel das janelas, medida a partir do nível do piso do veículo no qual estão fixados as poltronas, será de 70cm (setenta centímetros, com exceção das poltronas fixadas sobre as caixas de rodas.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Os veículos rodoviários de transporte coletivo de passageiros estarão com suas janelas guarnecidas com vidros de segurança (temperados ou laminados), exigência extensiva aos vidros traseiros, enquadrados segundo a norma MERCOSUL RES. GMC Nº 26/93).

Os dispositivos de acionamento não deverão apresentar dificuldade ou exigir grande esforço aos passageiros para sua utilização, serem simples, seguros, de acionamento sensível e não apresentar risco de perigo.

Todas as janelas serão providas de cortinas ou de outro dispositivo de proteção solar.

No caso de estarem dotados com janelas de vidros móveis, sua altura não poderá ser inferior a 25cm (vinte e cinco centímetros) e quando abertos, deverão proporcionar uma superfície livre não inferior a 4000cm² (quatro mil centímetros quadrados) para todo o veículo, distribuída proporcionalmente entre todas as janelas.

Os veículos equipados com sistema de ar refrigerado ou ar condicionado, poderão ter janelas, fixas ou móveis, de qualquer dimensão.

10 - SAÍDAS DE EMERGÊNCIA

As saídas de emergência deverão permitir uma rápida e segura desocupação à totalidade de passageiros e ao pessoal de bordo dos ônibus rodoviários, em obediência às seguintes premissas:

- Permitir a saída de todas as pessoas do ônibus em caso de abaloamento ou capotamento.
- A abertura da saída de emergência poderá permitir sua ativação ainda que a estrutura do ônibus tenha sofrido deformações.
- Quando as janelas possuírem sistemas para destruição dos vidros, deverão contar com martelos de massa suficiente para rompê-los, com indicações claras para sua utilização.
- Os sistemas de acionamento deverão ser operados de forma fácil e rápida.
- Os passageiros devem ser informados preventivamente sobre as ações a seguir em casos emergenciais.

No mínimo duas janelas duplas, de cada lado, deverão obrigatoriamente funcionar como saídas de emergência em cada ônibus rodoviário. As referidas janelas, além, de não poderem ser contíguas, deverão ter sua localização adequadamente distribuída de forma a permitir, se necessário, a utilização de cada uma por número aproximadamente igual ao de passageiros.

As janelas em referência, com vidros fixos ou móveis, deverão estar dotados de mecanismos de abertura do tipo ejetável para fora, basculante ou de vidros destrutíveis.

As janelas de emergência, uma vez acionado seu mecanismo de funcionamento (ejetável, de vidros destrutíveis, basculante), devem oferecer uma abertura, de forma retangular, com 1,30m (um metro e trinta centímetros) de comprimento por 60cm (sessenta centímetros) de altura, como dimensões mínimas. O comprimento desta abertura pode reduzir-se a 1,10m (um metro e dez centímetros) desde que sua altura atinja 80cm (oitenta centímetros), de maneira que a somatória destas dimensões não seja inferior a 1,90m (um metro e noventa centímetros).

A forma geométrica da abertura de emergência não deve ser obrigatoriamente retangular, contudo, qualquer que seja seu formato, deverá garantir a inscrição de um retângulo nas dimensões acima estabelecidas.

No teto do ônibus deverá existir, em caráter obrigatório, pelo menos duas aberturas para saídas de emergência cuja seção útil será de formato e dimensões tais que permitam inscrever um retângulo de área igual a 0,2 m² (dois décimos de metro quadrado) com um lado de comprimento mínimo igual a 43cm (quarenta e três centímetros).

A cobertura, tampa ou fechamento das aberturas destinadas às saídas de emergência (basculante, ejetável ou de vidros destrutíveis), jamais poderá, após acionada, deixar a abertura resultante ocupada por componentes, de qualquer natureza, que possam vir a interferir ou obstruir a livre passagem por ela.

As saídas de emergência dos ônibus, em nenhum caso, poderão estar localizados dentro dos compartimentos destinados ao bar, banheiro ou cabine do pessoal de bordo.

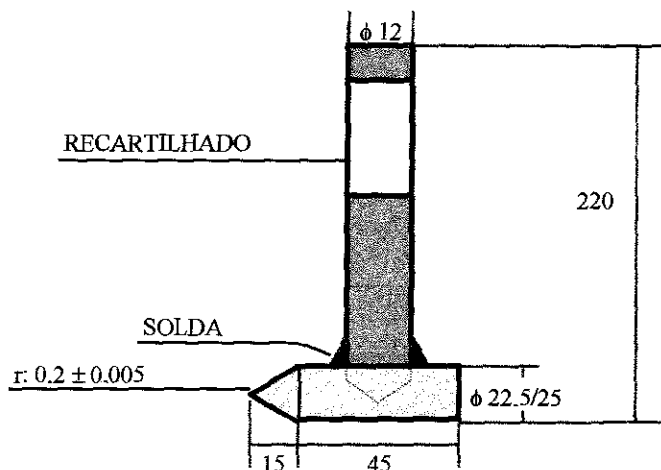
11 - DISPOSITIVO DE DESTRUIÇÃO - MARTELO DE SEGURANÇA

Além do estabelecido no item 10, referente ao sistema de abertura de janelas de emergência, no caso de vidros destrutíveis, vidro temperado, deverão dispor de martelo de segurança conforme características indicadas a seguir. Os veículos, com vidros fixos ou deslocáveis, serão dotados apenas deste dispositivo em correspondência com cada saída de emergência.

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

- Material: aço SAE 1010 ou 1020;
- Peso mínimo: 295 g (duzentos e noventa e cinco gramas);
- Dimensões:
 - Comprimento total: 220mm (duzentos e vinte milímetros);
 - Cabeça: diâmetro entre 22,5mm (vinte e dois e meio milímetros) e 25mm (vinte e cinco milímetros), ponteadaguda, tratada termicamente com a finalidade de partir os vidros com facilidade;
- Cabo: 12mm (doze milímetros) de diâmetro;
- O cabo do martelo de segurança deverá ser dotado de superfície anti-deslizante, preferencialmente recartilhado em sua extremidade inferior.
- A união entre o cabo e a cabeça do martelo de segurança deverá ser do tipo ajuste mecânico firmemente soldada. (Ver figura 2).



Dimensões em: mm.
MATERIAL: SAE 1010/1020

Figura 2

Tais dispositivos, para destruição de vidros, deverão estar localizados nas proximidades das janelas de emergência, em locais visíveis e de fácil acesso e alcance para os passageiros dos ônibus rodoviários. Também, deverão estar instalados com características tais que, além de não oferecer qualquer dificuldade para sua utilização, impeçam seu acionamento acidental ou involuntário do interior do veículo.

12 - BAGAGEIROS E PORTA-PACOTES

Todos os ônibus estarão dotados em seu interior de porta-pacotes, em forma de prateleira a partir dos painéis laterais do veículo destinados a colocação de volumes leves e pequenos.

Em termos de profundidade, a medida desde o painel lateral da carroceria à parte mais saliente do porta-pacotes, efetuada horizontalmente e em sentido perpendicular ao painel lateral. Deverá ter como medida máxima, 75cm (setenta e cinco centímetros).

Os porta-pacotes deverão estar dotados de bordas ou inclinação para seu interior para evitar a queda de volumes durante a marcha normal do veículo.

A altura dos porta-pacotes, medida do assoalho de fixação dos assentos à sua parte mais baixa, não deverá ser inferior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e nos ônibus de piso duplo não deverá ser menor do que 1,30m (um metro e trinta centímetros).

Os ônibus deverão dispor de compartimento fechado, em separado, com acesso pela parte externa do veículo, para o transporte de bagagem. O volume mínimo dos bagageiros será a resultante da consideração de um coeficiente de ocupação médio igual a 0,1 m³ (um décimo de metro cúbico), por passageiro sentado.

Os bagageiros deverão ser herméticos e de características construtivas tais que impeçam a entrada de pó, água, gases provenientes de combustão, etc. As tampas de acesso devem também estar equipadas com dispositivos de segurança que evitem sua abertura acidental durante a marcha do veículo.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Os componentes auxiliares do veículo como roda reserva, ferramentas, etc, deverão estar colocados em separado da bagagem dos passageiros. Se porventura tais componentes estiverem no interior do bagageiro, este deverá portar um anteparo divisorio que impeça o contato com a bagagem.

13 - ISOLAMENTO E REVESTIMENTO INTERIOR

Todos os ônibus, sob qualquer circunstância de trabalho a que estejam submetidos, deverão possuir, no interior do teto, nas paredes laterais, frontal e traseira da carroceria e no compartimento destinado ao alojamento do motor, sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão ou retardante de chama.

O nível de ruído, medido a uma altura de 1,20m (um metro e vinte centímetros) a partir do assoalho do veículo, na posição do assento do motorista, não poderá exceder:

- Com veículo parado e motor em marcha-lenta: 75 dB(A) (setenta e cinco decibéis);
- Com veículo parado e motor a três quartos (3/4) do número máximo de revoluções por minuto (rpm): 85 dB(A) (oitenta e cinco decibéis).

As medições acima referenciadas devem ser efetuadas com as portas e janelas fechadas, em sua totalidade e com nível de ruído externo inferior a 60 dB(A) (sessenta decibéis).

Com o motor do veículo em funcionamento a ¾ do número máximo de revoluções por minuto (rpm), deverá ser assegurado um nível máximo de ruído interior de 88 dB(A) (oitenta e oito decibéis), medido a 1,20m (um metro e vinte centímetros) do nível do corredor de circulação interna, em qualquer ponto de sua extensão.

14. - INFLAMABILIDADE DOS MATERIAIS DESTINADOS AO USO NO INTERIOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Deverão ser cumpridos os requisitos harmonizados no MERCOSUL.

15. - POLTRONAS

As poltronas para passageiros em ônibus deverão estar dispostas e colocadas, segundo o eixo longitudinal do veículo, no sentido de marcha e/ou vice-versa, exceto aquelas que fazem parte de um salão de estar e não são de uso obrigatório para passageiros.

Os veículos convencionais estarão com 2 (duas) fileiras de poltronas duplas atendendo às seguintes características e dimensões mínimas:

- Profundidade do assento da poltrona: 42cm (quarenta e dois centímetros);
- Largura livre do assento da poltrona: 45cm (quarenta e cinco centímetros);
- Distância livre entre os encostos das poltronas, em posição normal, na altura do assento entre a parte anterior de uma e a posterior da imediatamente a frente, no sentido longitudinal do veículo no nível superior e no centro do assento: 75cm (setenta e cinco centímetros);
- Altura da borda superior do assento em relação ao assoalho onde estiverem fixadas as poltronas do veículo: mínima de 40cm (quarenta centímetros) e máxima de 48cm (quarenta e oito centímetros);
- Número mínimo de reclináveis por poltrona: 2 (dois) com ângulo mínimo de 30° (trinta graus sexagesimais);
- Altura do encosto da poltrona: 70cm (setenta centímetros);
- Distância entre assentos contíguos de poltronas posicionadas frente a frente: 60cm (sessenta centímetros);
- As poltronas localizadas imediatamente ao lado do corredor interno do ônibus deverão estar dotadas de apoia-braços;
- Os assentos das poltronas deverão ser estofados e forrados;
- A sobreposição máxima do encosto, em relação ao assento da poltrona imediatamente posterior: 5cm (cinco centímetros).

Os ônibus não convencionais, ou seja, diferenciais poderão ter filas simples ou duplas de poltronas com as seguintes características e dimensões mínimas:

- Profundidade do assento da poltrona: 45cm (quarenta e cinco centímetros);
- Largura livre do assento em poltrona dupla: 45cm (quarenta e cinco centímetros);
- Largura livre do assento em poltrona simples: 50cm (cinquenta centímetros);
- Distância livre entre os encostos das poltronas, em posição normal, na altura do assento, entre a parte anterior de uma e a posterior da imediatamente a frente, no sentido longitudinal do veículo no nível superior e no centro do assento: 80cm (oitenta centímetros);

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

- Número mínimo de reclinções por poltrona: 3 (três) com ângulo mínimo de 40° (quarenta graus sexagesimais);
- Altura do encosto da poltrona: 70cm (setenta centímetros);
- Distância entre assentos de poltronas frente à frente: 70cm (setenta centímetros);
- As poltronas deverão ser dotados de apóia-braço em cada lado do assento;
- Os assentos das poltronas deverão ser estofados e forrados com tecido ou plástico;
- Às poltronas poderão ser incorporados apóia-pernas;
- Altura da borda superior do assento em relação ao assoalho onde estiverem fixados as poltronas do veículo: mínimo 40cm (quarenta centímetros) e máximo 48cm (quarenta e oito centímetros).

Os apóia-pernas em referência, quando incorporados às poltronas, tanto simples, como duplas, devem ser do tipo rebatível e que não molestem os passageiros que não queiram utilizar.

A identificação das poltronas será feita através de números naturais e/ou letras excluindo a do condutor, de seu acompanhante e de demais integrantes de pessoal de bordo quando a eles corresponder.

O número correspondente a cada poltrona poderá ser colocado na parte superior do encosto das poltronas ou nos apóia-braços. Também, estes números identificadores de poltronas poderão ser colocados, para melhor visibilidade, sobre as janelas ou no porta-pacotes. Neste caso, além dos números deverão constar, obrigatoriamente, identificações específicas para as poltronas colocadas junto às janelas e ao corredor.

Na parte posterior dos encostos das poltronas poderão ser colocadas mesinhas, individuais, e rebatíveis, que não excedam a largura do respectivo encosto.

Os veículos executivos deverão possuir um passo mínimo entre poltronas, distância medida entre pontos homólogos, de: 1,14m (um metro e quatorze centímetros) e terão no máximo 3 (três) fileiras de poltronas.

15.1. - POLTRONA DO CONDUTOR

Nos ônibus de média e longa distância, a poltrona do condutor deverá atender às exigências do projeto e estar colocada de maneira que lhe permita, quando sentado normalmente e em posição correta, operar com o necessário conforto todos os comandos do veículo para suas manobras. Além disso, sem dificuldades ou esforço, ter plenas condições para, além de acionar os mecanismos de sinalização acústica ou luminosa, poder observar, em sua totalidade, o painel de instrumentos para controle de funcionamento do veículo. A localização da poltrona evitará, de igual forma, que o condutor seja molestado pela proximidade ou trânsito de passageiros no veículo.

Também, por questões de segurança, não serão permitidos no encosto da poltrona destinada ao condutor, que sobressaiam componentes ou acessórios que venham oferecer qualquer risco de perigo para os passageiros.

A poltrona do condutor, sem o apóia-braços e deslocável apenas nos sentidos horizontal e vertical, terá as seguintes dimensões mínimas:

- Largura: 45cm (quarenta e cinco centímetros);
- Profundidade: 40cm (quarenta centímetros);
- Altura mínima da poltrona (sem apóia-cabeça): 50cm (cinquenta centímetros).

O projeto/desenho da poltrona do condutor deve ser ergonômico, isto é, adequado às determinações de análises fisiológicas de cada movimento típico do condutor, respeitando os princípios biomecânicos. Além disso, deve permitir ao condutor, regular a posição mediante ajuste horizontal e vertical do mesmo.

Também, dita poltrona deverá possuir amortecimento próprio, condição que deverá garantir-se com um sistema de amortecimento e de suspensão próprio e regulável, de característica pneumáticas ou similares.

Tanto a ancoragem como a rigidez estrutural da poltrona do condutor deverão ser adequadas para a correta localização do cinto de segurança.

16 - ACESSÓRIOS

a) Pára-brisas:

Os pára-brisas, dos ônibus, serão de vidro de segurança laminado em conformidade com a norma estabelecida na RES. GMC N° 26/93. Deverão, também, estar equipados com dispositivo que permita lavar o pára-brisa, estando em funcionamento o sistema limpador de pára-brisa, que é obrigatório.

b) Anteparos:

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Nos ônibus, serão colocados anteparos de proteção aos passageiros à frente das poltronas situadas atrás da poltrona do condutor e diante das localizadas imediatamente após a caixa de degraus. No anteparo situado nas proximidades da caixa de degraus, poderão ser colocados pega-mãos.

Os anteparos deverão ter as seguintes dimensões mínimas:

- Distância mínima das poltronas ao anteparo: 33cm (trinta e três centímetros);
- Altura desde o piso de fixação das poltronas: 60cm (sessenta centímetros);
- A largura do anteparo será de no mínimo 40cm (quarenta centímetros) para o situado atrás da poltrona do condutor e cobrirá, em todos os casos, a profundidade total da caixa de degraus.

c) Cintos de segurança:

Devem cumprir com as exigências estabelecidas na norma MERCOSUL RES. GMC N°27/94.

A fixação, ao piso do veículo, das poltronas com os cintos de segurança, fixos a sua estrutura, deve ser projetada de tal forma que sua capacidade de resistência seja, no mínimo, idêntica à exigida para as ancoragens e demais elementos de fixação destes cintos de segurança.

d) Equipamentos auxiliares e de segurança:

Todos os ônibus deverão estar equipados com roda auxiliar, ferramentas e outros elementos necessários, enunciados na norma MERCOSUL RES. GMC N° 09/91.

Os ônibus deverão possuir extintor de incêndio e sinalização que cumpram, no mínimo, com os requisitos de fabricação, manutenção e de controle de carga periódica (do extintor de incêndio), das normas estabelecidas no MERCOSUL (para os dispositivos de sinalização refletiva de emergência, será a norma MERCOSUL RES. GMC N° 37/94).

A localização e fixação dos extintores de incêndio nos ônibus, independentemente da categoria do veículo, deverão cumprir com o seguinte:

- Os extintores de incêndio deverão localizar-se ao alcance do pessoal de bordo dentro do habitáculo;
- O suporte dos extintores deverá localizar-se em um lugar que não represente risco para o condutor, pessoal auxiliar ou passageiros, fixando-se de tal forma que impeça seu desprendimento da estrutura do habitáculo;
- O sistema de fixação dos extintores de incêndio garantirá sua permanência, no caso de colisão ou capotamento, permitindo, além disso, sua fácil liberação quando tenha que ser utilizado, devendo ser metálico. É proibido usar o sistema de braçadeira elástica para a fixação.

17. - DISPOSIÇÕES GERAIS

a) Ventilação:

Todos os ônibus deverão estar dotados de sistemas que podem ser de ventilação forçada de ar, de calefação ou de refrigeração, que funcione mesmo estando o veículo parado e que assegure uma renovação de ar, em seu interior, pelo menos 20 (vinte) vezes por hora. A renovação do ar deverá efetuar-se uniformemente, por todo o interior do veículo, com suas portas e janelas fechadas independentemente da velocidade de marcha.

Qualquer que seja o sistema de ventilação utilizado, suas bocas de admissão e de exaustão de ar deverão estar equipadas com dispositivos de regulação ou orientação direcional. Obrigatoriamente, uma de cada tipo de boca deverá permanecer sempre aberta. Nos casos em que o equipamento disponível contenha somente 2 (duas) bocas, as mesmas não poderão fechar-se totalmente.

As bocas deverão ser projetadas e instaladas de maneira tal que possam assegurar a devida ventilação sem permitir a penetração tanto de água como de emissões gasosas de combustíveis no interior do ônibus.

b) Refrigeração:

Os ônibus dotados de equipamentos de refrigeração, deverão contar com potência suficiente para assegurar, no interior do veículo, um diferencial de 8° C (oito graus celsius) em relação a temperatura exterior, nas condições mais severas possíveis, evitando-se, concomitantemente, correntes concentradas de ar frio.

A temperatura interior nos ônibus, será verificada no nível do teto, em toda sua extensão, podendo ser graduada mediante sistema de refrigeração regulável. Além disso, a temperatura poderá ser controlada pelos passageiros e pessoal de bordo, a qualquer momento, através de termômetro obrigatório, fixado no interior do veículo, em local adequado e visível.

c) Calefação:

Os ônibus poderão estar providos de qualquer sistema de calefação, exceto o que opere com os gases de escape do motor com circulação de ar em dutos especiais no interior do veículo. A admissão do ar calafetado ou a área de troca de calor deverá estar na região do piso do veículo.

O sistema de calefação será tal que permita alcançar, no interior do veículo, ao nível do piso, um diferencial de temperatura superior a 15° C (quinze graus celsius) em relação à externa, nas condições mais severas possíveis. Mesmo com o sistema de calefação trabalhando em regime máximo, a temperatura interior do ônibus não poderá ser inferior a 15° C (quinze graus celsius).

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

A regulagem da calefação será similar à estabelecida para a refrigeração, inclusive quanto a evitar correntes concentradas de ar quente.

Todos os veículos deverão estar equipados com sistema desembaçador de pára-brisa e, opcionalmente, com equipamentos combinados de refrigeração e calefação.

d) Compartimentos especiais:

Os compartimentos específicos para bar, sanitário, sala de estar, etc, quando existirem, no interior dos ônibus, deverão estar localizados em áreas que não dificultem o deslocamento de passageiros, seu livre trânsito no corredor e ainda que não obstruam os acessos às portas de entrada, de saída e às áreas de emergência.

18. - BAR

Estará provido opcionalmente de uma pequena pia e de uma caixa de água. Conterá também armários, aparadores para o transporte de comestíveis, um refrigerador e dispositivos para servir bebidas quentes.

Todos os equipamentos que compõem o bar deverão estar fixos e acondicionados de maneira tal que evitem qualquer tipo de deslocamento durante a marcha do veículo.

A altura interior mínima do compartimento do bar, desde seu piso até o teto, em toda extensão de circulação e onde poderá estar em pé uma pessoa, será de 1,75m (um metro e setenta e cinco centímetros).

A poltrona destinada ao auxiliar de bordo, de igual ou maior conforto que as destinadas aos passageiros, poderá ser fixada dentro ou fora do compartimento do bar.

A largura mínima da abertura para acesso ao interior do bar será de 40cm (quarenta centímetros).

19. - GABINETE SANITÁRIO

Os componentes destinados ao gabinete sanitário deverão estar localizadas em compartimento estanque, providos de exaustor de ar com capacidade suficiente para funcionamento constante durante todo percurso de viagem.

A porta do gabinete estará dotada de fechadura que, somente em casos de emergência, poderá ser acionada pelo seu lado exterior, sem afetar a comodidade e a segurança dos passageiros, tanto para abri-la como para fechá-la.

O gabinete sanitário deverá, também, estar dotado de sinal luminoso indicativo de ocupado.

O piso e as paredes laterais do gabinete, até 1m (um metro) de altura, serão de aço inoxidável ou de plástico reforçado, executando-se aberturas para janelas, etc.

O gabinete deverá conter, além do sanitário, um lavatório e porta-papéis, em locais adequados. Suas janelas não poderão conter vidros transparentes.

O compartimento destinado ao sanitário terá as seguintes dimensões mínimas:

Área interior, medida no nível superior da pia: 0,6 m². (seis décimos de metro quadrado);

- Comprimento e largura, entre paredes, medidos no nível superior da pia: 60cm (sessenta centímetros);
- Altura interior do piso ao teto, no setor de circulação, onde normalmente poderá ficar uma pessoa de pé: 1,75m (um metro e setenta e cinco centímetros);
- Altura da porta: 1,65m (um metro e sessenta e cinco centímetros);
- Largura útil da porta (espaço livre), em sua máxima abertura: 40cm (quarenta centímetros);
- Espaço livre entre a frente do aparelho sanitário e qualquer artefato fixado à sua frente: 35cm (trinta e cinco centímetros).
- Altura, desde a plataforma exterior de acesso ao sanitário até o teto do veículo: 1,75m (um metro e setenta e cinco centímetros).

20 - CABINE DO CONDUTOR

Os ônibus poderão ter uma cabine, destinada ao condutor, independente do habitáculo dos passageiros, com acesso a este de acordo aos requisitos de serviço. Tanto o piso quanto o teto, desta cabine, poderão estar em nível igual ou distinto, superior ou inferior, ao das poltronas para passageiros ou ao do corredor de circulação interna do veículo.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Para veículos que tenham cabine para condutor com altura interior maior que 1,75m (um metro e setenta e cinco centímetros), esta deverá ter pelo menos uma porta lateral com dimensões livres.

Quando a altura interior da região destinada à circulação, entrada e saída do condutor e do pessoal de bordo for inferior a 1,75m (um metro e setenta e cinco centímetros), a cabine deverá ter 2 (duas) portas, localizadas uma em cada lateral, com as seguintes dimensões mínimas:

Altura: 1,25m (um metro e vinte e cinco centímetros);

Largura: a largura mínima da porta será de 55cm (cinquenta e cinco centímetros).

Os veículos que possuem cabine para o condutor independente da área destinada aos passageiros deverão ter obrigatoriamente uma poltrona para o acompanhante.

Em nenhum caso, a altura entre a parte superior do assento do condutor ou acompanhante, em sua posição normal de trabalho, e a qualquer ponto do teto da cabine poderá ser inferior a 90cm (noventa centímetros).

21. - ILUMINAÇÃO

21.1. - Luzes Exteriores:

O sistema de iluminação exterior para os ônibus, deverá adequar-se à norma estabelecida na RES. GMC Nº 83/94, segundo a categoria a qual o veículo corresponda.

Além deste sistema, será admitida a colocação na parte frontal do ônibus, de um painel identificador do destino ou pontos de percurso, iluminado por lâmpadas brancas, com as seguintes dimensões mínimas:

- Largura: 80cm (oitenta centímetros);
- Altura: 15cm (quinze centímetros).

21.2. - Luzes Interiores:

O sistema de iluminação interior será efetuado através de luzes brancas que proporcionem a adequada iluminação no interior dos ônibus.

O sistema de iluminação deverá ser formado por pelo menos 2 (dois) circuitos de controle individual, capazes de alimentar os focos de luz fixados alternadamente e de maneira tal, que proporcionem uma iluminação a mais uniforme possível por todo o interior do veículo.

Além da iluminação anteriormente mencionada, serão colocados pontos de luz, com focos para leitura direcionados para cada poltrona, providos de interruptores individuais acionados pelo respectivo passageiro.

Todos os veículos deverão contar com pelo menos uma luz branca na caixa de degraus das portas de entrada e saída, disposta de tal forma que ofereça a adequada visibilidade e não afete a segurança e o deslocamento dos passageiros.

Poderão ser instaladas também "luzes guia", exceto da cor vermelha.

Os desníveis e degraus do corredor interno de circulação, deverão ser delimitados no piso do veículo, mediante luzes indicadoras localizadas de forma a não interferir na circulação.

Será permitido também a colocação de luzes anti-ofuscantes no pára-brisas.

As janelas de emergência serão sinalizadas com luzes vermelhas colocadas em correspondência a elas e conectadas às luzes de posição já regulamentadas, como as dos desníveis no corredor interno.

22. - ÔNIBUS DE PISO DUPLO

Os ônibus de piso duplo cumprirão, no que corresponda a eles, as disposições estabelecidas neste regulamento, excetuando os aspectos a seguir discriminados, que deverão ser satisfeitos conforme a indicação em cada tópico:

Altura mínima interior medida em cada andar, do nível do piso do corredor de circulação ao teto:

- Piso superior: 1,65m (um metro e sessenta e cinco centímetros);
- Piso inferior: 1,80m (um metro e oitenta centímetros).

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Escada de ligação entre os dois pisos:

- Largura mínima: 60cm (sessenta centímetros);
- Profundidade mínima dos degraus: 21cm (vinte e um centímetros).

A altura máxima entre a plataforma das poltronas e o corredor de trânsito, no piso inferior será de: 33cm (trinta e três centímetros).

Os ônibus de piso duplo terão 2 (duas) janelas de emergência, em cada lateral do piso superior e em cada lateral do piso inferior, além da porta, uniformemente distribuídas na área das poltronas.

23. - VEÍCULOS LEVES DA CATEGORIA M3 (MICROÔNIBUS)

Os veículos da categoria M3 deverão igualmente, ajustar-se, em geral, ao prescrito no presente acordo, exceto nos seguintes aspectos:

- As poltronas poderão ser fixas ou reclináveis e estar dotadas de apóia-braço, desde que não reduzam a largura útil de cada assento;
- Poderão estar previstas instalações de poltronas específicas para auxiliar de bordo ou guia, quando corresponder;
- As poltronas poderão ser simples ou múltiplas, orientadas no sentido de marcha do veículo e/ou vice-versa;
- O espaço livre entre as poltronas não poderá ser inferior a:
 - para poltronas orientadas no mesmo sentido: 28cm (vinte e oito centímetros);
 - para poltronas orientadas em sentidos opostos: 50cm (cinquenta centímetros).
- largura mínima do corredor interno: 26cm (vinte e seis centímetros);
- A altura mínima do corredor interno de circulação, para veículo com capacidade inferior a 21 (vinte e uma) poltronas será de 1,65m (um metro e sessenta e cinco centímetros);
- Poderão estar dotados de todos os equipamentos inerentes à comodidade e conforto dos passageiros, tais como bar, minibar, sanitários, música ambiente, vídeo, etc;
- Os veículos com capacidade inferior a 21 (vinte e uma) poltronas, deverão possuir no mínimo uma janela, destinada à saída de emergência, por lateral do veículo, que, quando acionada, apresente uma abertura livre mínima de 1,30m (um metro e trinta centímetros) por 50cm (cinquenta centímetros) ou duas de 75cm (setenta e cinco centímetros) por 50cm (cinquenta centímetros) (dotadas de qualquer um dos sistemas de acionamento previstos neste acordo) e outra saída de emergência, no teto, de 0,2m² (dois décimos de metro quadrado) de área livre com um de seus lados de 43cm (quarenta e três centímetros) no mínimo.

Os veículos poderão prescindir da saída de emergência de teto sempre que possuam para-brisa traseiro com as seguintes dimensões mínimas: um de 1,30m (um metro e trinta centímetros) por 50cm (cinquenta centímetros) e dois de 45cm (quarenta e cinco centímetros) por 50cm (cinquenta centímetros).

- O sistema de calefação e refrigeração será optativo.
- O vão livre das portas será de: 50cm (cinquenta centímetros).

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO V
Resolução nº 28/05

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

MERCOSUL/GMC/RES. Nº 28/05

**NORMA RELATIVA AO TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EM ÔNIBUS DE PASSAGEIROS DE
LINHA REGULAR HABILITADOS PARA VIAGENS INTERNACIONAIS**

TENDO EM VISTA: O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e a Resolução Nº 117/94 do Grupo Mercado Comum.

CONSIDERANDO:

A necessidade de regulamentar o transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular, *habilitados para viagens internacionais;*

Que se entende conveniente ajustar os procedimentos estabelecidos pela Resolução GMC Nº 117/94, a fim de permitir a implementação efetiva da norma.

**O GRUPO MERCADO COMUM
RESOLVE:**

Art. 1 - Aprovar a Norma Relativa ao Transporte de Encomendas em Ônibus de Passageiros de Linha Regular Habilitados para Viagens Internacionais, que consta como Anexo e faz parte da presente Resolução.

Art. 2 - Revogar a Resolução GMC Nº 117/94, uma vez que a presente Resolução entre em vigor.

Art. 3 - A presente Resolução deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos nacionais dos Estados Partes antes de 01/V/2006.

LX GMC – Montevideú, 19/X/05

ANEXO

**NORMA RELATIVA AO TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EM ÔNIBUS DE PASSAGEIROS DE
LINHA REGULAR HABILITADOS PARA VIAGENS INTERNACIONAIS**

Artigo 1

O transporte de encomendas entre Estados Partes, em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais, conjuntamente com o transporte de passageiros, observará o disposto nesta norma.

DEFINIÇÕES E CAMPO DE APLICAÇÃO

Artigo 2

1. Para os efeitos desta norma, considera-se:

I - encomenda:

a) Os documentos, impressos ou papéis não sujeitos a monopólio postal, segundo a legislação de cada Estado Parte, inclusive a documentação própria e inerente à carga;

b) amostras com valor FOB não superior a US\$ 3.000,00 (três mil dólares americanos) e com peso de até 50 Kg (cinquenta quilogramas);

c) mercadorias, com ou sem valor comercial, com valor FOB não superior a US\$ 3.000,00 (três mil dólares americanos) e com peso de até 50 Kg. (cinquenta quilogramas);

II - Aduana de:

a) Partida: a Aduana de um Estado Parte em cuja jurisdição se inicia uma operação de Trânsito Aduaneiro Internacional;

b) Fronteira: a Aduana de um Estado Parte pelo qual ingressa ou sai uma unidade de transporte, no curso de uma operação de Trânsito Aduaneiro Internacional;

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

c) Destino: a Aduana de um Estado Parte em cuja jurisdição se conclui uma operação de Trânsito Aduaneiro Internacional.

2. Se excluem do tratamento previsto nesta norma as mercadorias em quantidade ou freqüência de remessas que revelem destinação ou finalidade comercial, e a:

- a) Armas de fogo;
- b) Explosivos e munições;
- c) Substâncias inflamáveis;
- d) Substâncias entorpecentes, psicotrópicas, precursores e substâncias químicas essenciais para sua elaboração, cujas relações estabelecerá cada Estado Parte;
- e) Mercadorias de importação ou exportação proibidas em cada Estado Parte;
- f) Produtos ou resíduos perigosos, que representem riscos à saúde das pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente;
- g) Mercadorias sujeitas a licenciamento das autoridades sanitárias, fitossanitárias e zoonosológicas em cada Estado Parte;
- h) Material nuclear e de tecnologia missilística, e os demais elementos de natureza ou para fins bélicos;
- i) Remessas fracionadas que superem, em conjunto, os valores e/ou os pesos permitidos.

TRATAMENTO TRIBUTÁRIO

Artigo 3

1. As encomendas de que trata esta norma serão transportadas com suspensão dos gravames sobre a importação, ao amparo do regime de Trânsito Aduaneiro Internacional.

2. Para efeito do cálculo do montante dos tributos suspensos, o valor aduaneiro será estabelecido de acordo com o Artigo VII do GATT (Acordo de Valoração Aduaneira) e nas disposições previstas na Decisão CMC Nº 50/04.

3. Depois da conclusão do trânsito aduaneiro, as encomendas serão despachadas para o consumo, segundo o regime geral de importação, em conformidade com a legislação vigente no Estado Parte de destino.

4. O disposto no parágrafo 3 deste Artigo não prejudica a aplicação de regimes preferenciais ou especiais de importação, previstos em outras normas nacionais ou comunitárias, nem impede a adoção, por cada Estado Parte, de procedimentos simplificados para a nacionalização dos bens transportados com o tratamento previsto nesta norma.

5. Os Estados Partes poderão estabelecer a exigência de garantias para as operações a que se refere esta norma, ou sua dispensa, atendendo ao disposto em sua legislação e nas normas comunitárias.

HABILITAÇÃO E CREDENCIAMENTO

Artigo 4

1. Poderão utilizar os procedimentos de que trata esta norma as empresas habilitadas para o transporte internacional de passageiros por rodovia, nos termos das disposições previstas no Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre do Cone Sul, e credenciadas pela Aduana de Partida.

2. As Aduanas de cada Estado Parte deverão comunicar às demais Aduanas as empresas habilitadas e credenciadas para utilizar os procedimentos previstos nesta norma.

ACONDICIONAMIENTO DAS ENCOMENDAS

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Artigo 5

1. As encomendas deverão ser transportadas acondicionadas em contêineres especiais, construídos com materiais resistentes ao uso contínuo, com características de identificação e inviolabilidade e que permitam sua lacração, de acordo com as especificações estabelecidas no Anexo I da presente norma.
2. Não será admitido:
 - a) o transporte de encomendas fora do contêiner a que se refere o parágrafo 1;
 - b) o transporte, no interior do contêiner a que se refere o parágrafo 1, de mercadorias não consideradas encomenda.
3. A observância aos requisitos para a fabricação e uso dos contêineres previstos nesta norma é de responsabilidade exclusiva das empresas de transporte.
4. Os contêineres deverão ser mantidos em compartimentos distintos a daqueles reservados à bagagem de passageiros e deverão ser removíveis de forma a permitir seu controle.

APLICAÇÃO E OPERAÇÃO DO REGIME

Artigo 6

1. O regime de Trânsito Aduaneiro Internacional aplicado às encomendas será concedido com base no Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovia / Declaração de Trânsito Aduaneiro – MIE / DTA, em conformidade com os dados que constam do Apêndice I da Resolução GMC Nº 17/04, para o manifesto de carga, e do Anexo II desta norma, para os conhecimentos correspondentes.
2. Os pontos de origem e destino dos contêineres deverão coincidir com os pontos iniciais e finais, respectivamente, da rota estabelecida para os ônibus.
3. As informações previstas no MIE/DTA deverão ser proporcionadas pelo transportador no idioma do país de origem e estar escritas ou impressas em caracteres legíveis e indelévels.
4. Não serão admitidos documentos que contenham emendas ou rasuras, exceto aquelas devidamente ressalvadas mediante nova rubrica do transportador, certificadas e aceitas pela Aduana de Partida.
5. As empresas habilitadas e credenciadas, conforme o Artigo 4, quando não transportem encomendas, deverão apresentar MIE/DTA, com a declaração negativa de encomendas.
6. Sem prejuízo do disposto nesta norma, os Estados Partes poderão adotar outros procedimentos de controle e registro informatizado relativos ao regime de Trânsito Aduaneiro Internacional aplicado às encomendas.
7. Os controles aduaneiros serão realizados unicamente pelas aduanas:
 - a) de início do trânsito;
 - b) de entrada do país intermediário, se for o caso; e
 - c) de entrada e de destino final do país de destino.
8. Todos os conhecimentos de carga devem estar vinculados a um mesmo MIE / DTA, não sendo permitido o fracionamento dos mesmos.

Artigo 7

O início e a conclusão do Trânsito Aduaneiro Internacional de encomendas somente poderão ser realizados em recintos aduaneiros habilitados, nas cidades determinadas pelos Estados Partes, as

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

quais serão comunicadas aos demais Estados Partes, para os efeitos da aplicação do disposto nesta norma.

Artigo 8

1. Em caso de interrupção da operação de Trânsito Aduaneiro Internacional de Encomendas ou de ruptura dos dispositivos de segurança aplicados, o responsável do veículo de transporte deverá comunicar o ocorrido:

- a) à Aduana mais próxima, na maior brevidade possível, para que sejam adotadas as providências necessárias ao resguardo das encomendas em trânsito; e
- b) às Aduanas de Partida e de Destino.

2. Na hipótese de que trata o parágrafo 1 deste Artigo, a Aduana mais próxima, indicada no inciso “a”, poderá autorizar o trasbordo, com ou sem descarga, do contêiner, sob controle aduaneiro.

3. Em caso de aplicação de novos dispositivos de segurança ou de substituição dos existentes, a Aduana interveniente deverá fazer constar o evento no documento MIE/DTA e transmitir essa circunstância à Aduana dos demais Estados Partes.

Artigo 9

O transporte de passageiros e de suas bagagens sempre terá prioridade sobre o transporte de encomendas amparado por este procedimento.

PROCEDIMENTOS NA ADUANA DE PARTIDA

Artigo 10

1. As empresas habilitadas e credenciadas nos termos do Artigo 4 apresentarão à Aduana de Partida as encomendas a serem transportadas, acompanhadas do MIE/DTA e de seu correspondente conhecimento de carga.

2. As autoridades da Aduana de Partida verificarão:

- a) se os documentos apresentados estão em ordem;
- b) se os contêineres a serem utilizados cumprem com os requisitos previstos no Anexo I;
- c) se as mercadorias transportadas correspondem em sua natureza e quantidade àquelas especificadas no conhecimento de carga.

Artigo 11

1. Cumpridas as formalidades do Artigo 10, as autoridades da Aduana de Partida colocarão os lacres e autorizarão o início da operação de Trânsito Aduaneiro Internacional.

2. A Aduana de Partida deverá validar e transmitir, por meio de seus sistemas informatizados oficiais, às demais Aduanas intervenientes na operação, as informações relativas às encomendas transportadas, ao veículo transportador e aos dispositivos de segurança aplicados, de forma a permitir a análise das informações previamente à chegada do veículo.

3. O transportador deverá dispor do sistema informatizado e dos equipamentos que permitam a transmissão das informações referidas no parágrafo 2 à Aduana de Partida.

PROCEDIMENTOS NAS ADUANAS DE FRONTEIRA

Artigo 12

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

1. Na Aduana de Fronteira de entrada do Estado Parte de destino das encomendas, as autoridades aduaneiras verificarão os lacres e as condições de segurança dos contêineres utilizados.
2. A colocação de lacres, pelas autoridades da Aduana de Partida, não impede a colocação dos próprios lacres ou a adoção de outras medidas fiscais pela Aduana dos outros Estados Partes, quando aquelas que tenham sido empregadas não sejam consideradas suficientes ou não ofereçam a segurança requerida.
3. Em caso de aplicação de novos dispositivos de segurança ou de substituição dos existentes, a Aduana interveniente deverá fazer constar o evento no documento MIE/DTA e transmitir essa circunstância às demais Aduanas.

PROCEDIMENTOS NA ADUANA DE DESTINO

Artigo 13

As autoridades da Aduana de Destino verificarão os dispositivos de segurança aplicados e o estado dos contêineres, podendo adotar os controles que considerem necessários a assegurar que todas as obrigações do transportador sejam cumpridas.

INFRAÇÕES ADUANEIRAS E RESPONSABILIDADES

Artigo 14

1. A empresa habilitada e credenciada nos termos do Artigo 4 será responsável pelas infrações aduaneiras cometidas na operação de Trânsito Aduaneiro Internacional de encomendas de que trata esta norma.
2. A aplicação de sanções nos casos de transgressão, violação ou descumprimento se regerá pela legislação do Estado Parte em que ocorrerem.
3. As infrações mencionadas no parágrafo 1 serão comunicadas às Aduanas dos demais Estados Partes.

Artigo 15

Sem prejuízo das sanções estabelecidas pela legislação de cada Estado Parte, as empresas transportadoras poderão ser sancionadas com suspensão ou cancelamento, atendendo à gravidade das infrações cometidas.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 16

As Aduanas de cada Estado Parte poderão estabelecer normas complementares relativas:

- a) aos procedimentos de verificação do cumprimento dos requisitos exigidos das empresas transportadoras para a utilização de regime;
- b) aos procedimentos de verificação dos requisitos exigidos para os contêineres e seu uso regular;
- c) à definição dos requisitos técnicos e especificações para o desenvolvimento do sistema informatizado a cargo dos transportadores.

Artigo 17

Este regime poderá ser implementado bilateralmente quando os Estados Partes reúnam as condições previstas na presente norma.

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO I
CARACTERÍSTICAS DOS CONTÊINERES

1. MATERIAL:

Poderão ser fabricados em chapa de alumínio ou em fibra de vidro, com espessura suficiente para suportar o peso de seu conteúdo e resistência para suportar seu uso repetido.

2. DIMENSÕES:

Deverão ser compatíveis com as medidas dos compartimentos dos ônibus que os transportam, com capacidade mínima de duzentos litros e máxima de mil litros.

3. SISTEMA DE FECHAMENTO:

A tampa deverá estar unida ao resto do contêiner por fechaduras e dobradiças colocadas com parafusos de cabeça cega aparafusados por dentro, de forma a garantir sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento.

A tampa deverá estar dotada de elementos que permitam a colocação, pela Aduana, de lacres, cintas ou qualquer outro dispositivo, quando for necessário.

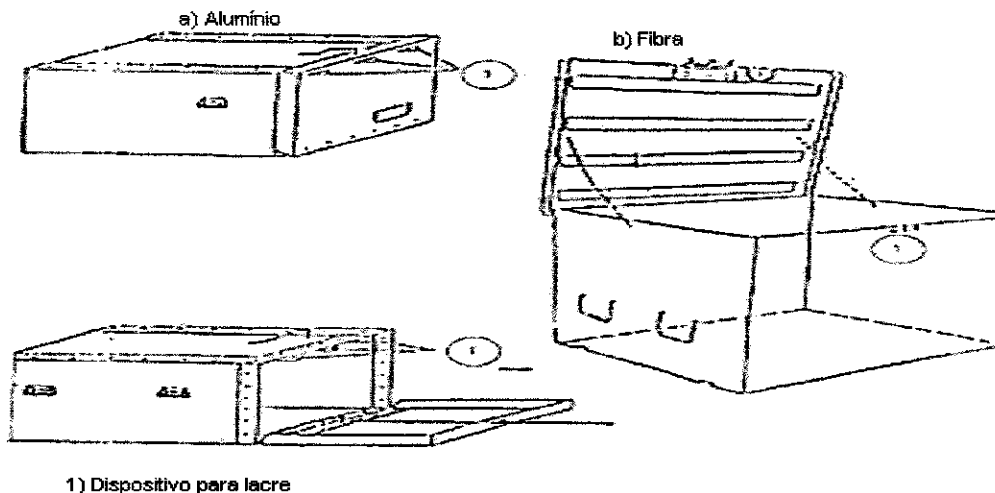
4. DEMAIS CARACTERÍSTICAS INTERNAS E EXTERNAS DO CONTÊINER:

Seu interior deve ser facilmente acessível para a inspeção aduaneira, sem a existência de compartimentos onde possam ser ocultas mercadorias.

Deve permitir sua fácil identificação, mediante a colocação de marcas e números gravados de forma que não possam ser modificados ou alterados.

Devem ser pintados em cor amarela, de maneira que sejam facilmente visíveis, contendo a indicação "ENCOMENDA INTERNACIONAL POR RODOVIA", em preto.

5. MODELOS:



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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO VI
Manifestação dos Transportadores

REUNIÃO BILATERAL BRASIL-PERU DO SETOR EMPRESARIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS INTERNACIONAL

Rio Branco/AC, 21 de agosto de 2008.

A NTC& Logística ponderou sobre a necessidade de eliminar o sistema de quotas existente com o Peru. Propôs que fosse adotada o sistema de subcontratação, mecanismo adotado por maioria dos países do cone sul.

A UNT e a ANATEC comunicaram que o sistema de cotas não poderá sofrer modificação no presente momento.

As entidades,NTC&Logística, aUNT e a ANATEC se comprometeram em intercambiar informações sobre normas e demais assuntos de interesse do transporte internacional.

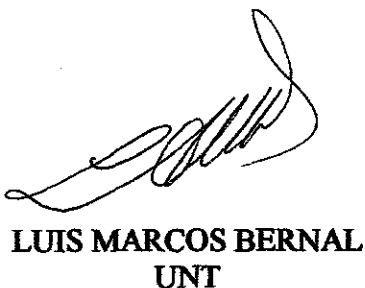
A NTC&Logística comunicou sobre a feira de comércio que será realizada em São Paulo, a partir de 18/09/2008, iniciativa dos governos brasileiro e peruano.

A NTC&Logística se comprometeu em fazer gestões junto ao Congresso Nacional Brasileiro para aprovação do texto do Convênio para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal com Relação ao Imposto Sobre a Renda, celebrado entre o Brasil e o Peru em 2006.

A empresa brasileira ABC Transportes convidou as empresas peruanas a visitarem sua Sede de operações em São Paulo.



SÓNIA ROTONDO
NTC & LOGÍSTICA



LUIS MARCOS BERNAL
UNT



FELIPE DÍAZ MARÍN
ANATEC

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO VII
Relação das Empresas de Transporte de Carga Habilitadas

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL - PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Empresas Brasileiras Habilitadas ao tráfego Brasil/Peru

N	Nome da empresa	Licença Originária	Vencimento da L. Complementar	Veículos	Capacidade de Carga (Kg)
1	ABC CARGAS LTDA	1355/97	INDETERMINADO	103	1.225
2	AMÉRICA TRANSPORTES INTERNACIONAIS BRASIL LTDA	2906/04	18/02/2014	30	352
3	ÁQUILA TRANSPORTES LTDA.	3008/04	24/05/2014	9	92
4	BONANÇA COMÉRCIO EXTERIOR LTDA.	1683/99	INDETERMINADO	20	161
5	BROTHERS OPERADORA DE TRANSPORTES MULTIMODAL LTDA	3453/05	12/12/2015	17	209
6	DI CANALLI COMÉRCIO, TRANSPORTES E EMPREENDIMIENTOS LTDA	2958/04	20/04/2014	161	1.975
7	EXPRESSO ARAÇATUBA TRANSPORTES E LOGÍSTICA LTDA	742/95	INDETERMINADO	313	4.778
8	GUINDASTES E TRANSPORTES MARECHAL LTDA.	3680/07	28/06/2017	12	171
9	J.S. CANDIDO & CIA LTDA	3357/05	16/06/2015	37	442
10	JOAO MAURÍCIO CASA DE SOUZA	2488/02	INDETERMINADO	131	1.145
11	PRETE & PRETE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA	2843/03	19/11/2013	35	529
12	REBESQUINI S/A TRANSPORTES	1182/96	INDETERMINADO	95	1.423
13	RECOL REPRESENTAÇÕES E COMÉRCIO LTDA.	3368/05	11/07/2015	7	87
14	TERRA NOVA TRANSPORTES LTDA	3240/04	14/01/2014	52	669
15	TRANSALLEX CARGAS LTDA	1953/99	INDETERMINADO	235	3.566
16	TRANSILVA TRANSPORTES E LOGÍSTICA LTDA	3511/06	24/04/2016	66	766
17	TRANSPORTES MARVEL LTDA	3369/05	11/07/2015	293	4.129
18	TRANSPORTES PELLEZZI LTDA	1782/99	INDETERMINADO	37	408

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL - PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

19	TRANSPORTES RODOWAY LTDA.	3350/05	10/06/2015	58	924
Total em 19/08/2008				1.711	23.051

Empresas Peruanas Habilitadas ao tráfego Brasil/Peru

N	Nome da empresa	Licença Originária	Vencimento da L.Complementar	Veículos	Capacidade de Carga (Kg)
1	ATLAS CARGO S.A.C	1443/00	26/12/2009	15	210
2	MICHEBUS ANDINA INTERNACIONAL LIMITADA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	1908/05	28/02/2010	8	139
3	TRANSPORTES UNIDOS DEL SUR S.A.C.	2065/07	08/09/2015	53	796
Total em 19/08/2008				76	1.145

EMPRESAS PERUANAS QUE PRESTAN SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS POR CARRETERA HACIA LA REPUBLICA DE BRASIL
PAISES DEL CONO SUR

Razón Social	Documento de idoneidad		Vigencia del Permiso		Tipo de Vehículos			N° de Vehículos		Capac. max. de carga TN.	Ani Prc
	N°	Fecha	Inicio	Vigencia	Camión	Remolc.	Semi-rem	remolq.	Motor		
'SERVIMELSA' EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0181-CS-06-MTC/15	17/11/2006	20/10/2006	20/10/2011	1	10	6	0	11	6	204.11
ATLAS CARGO S.A.C.	0113-CS-99-MTC/15-18	31/12/1999	27/12/1999	26/12/2009	0	11	19	1	11	20	557.40
CANO COMERCIAL SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - CANO COMERCIAL S.A.C.	0149-CS-04-MTC/15	10/02/2004	28/01/2004	28/01/2009	0	3	2	0	3	2	60.00
CARGUEROS SUDAMERICANOS S.A.C.	0166-CS-05-MTC/15	28/04/2005	27/04/2005	26/04/2010	2	7	7	2	9	9	268.65
CORPORACION LAU 88 S.A.C.	0165-CS-05-MTC/15	01/01/1900	18/05/2005	17/05/2010	0	10	10	0	10	10	314.18
EMPRESA DE TRANSPORTE DE CARGA REFRIGERADA NACIONAL E INTERNACIONAL FRO SUR SOCIEDAD	0186-CS-07-MTC/15	01/01/1900	06/12/2006	06/12/2011	0	3	2	0	3	2	52.00
EMPRESA DE TRANSPORTES ALEJANDRA & A.A.K. E.I.R.L.	0001-CS-08-MTC/15	01/01/1900	07/02/2008	07/02/2013	0	1	1	0	1	1	30.00
EMPRESA DE TRANSPORTES MORALES EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0186-CS-06-MTC/15	21/12/2006	06/12/2006	06/12/2011	0	3	4	0	3	4	121.40
EMPRESA DE TRANSPORTES REFRIGERADOS MAURRODRI EMPRESA INDIVIDUAL DE	0183-CS-06-MTC/15	01/01/1900	03/11/2006	03/11/2011	0	4	4	0	4	4	97.30
EMPRESA DE TRANSPORTES SUDAMERICA EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0006-CS-08-MTC/15	01/01/1900	12/05/2008	12/05/2013	0	2	2	0	2	2	62.00
EMPRESA DE TRANSPORTES YSAMAR EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0002-CS-08-MTC/15	01/01/1900	21/02/2008	21/02/2013	1	4	5	0	5	5	126.79
EXPRESO GRAEL SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	0182-CS-06-MTC/15	14/12/2006	31/10/2006	31/10/2011	3	1	0	0	4	0	39.82
GRUPO LINARES SOCIEDAD ANONIMA - GRUPO LINARES S.A. OPERADOR LOGISTICO	0191-CS-07-MTC/15	25/06/2007	11/06/2007	11/06/2012	1	0	0	0	1	0	4.70
IMP. & EXP. ALDABA EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0169-CS-05-MTC/15	07/09/2005	24/08/2005	23/08/2010	0	11	12	0	11	12	240.00
INCA TRANSPORT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	0176-CS-06-MTC/15	03/10/2006	08/09/2006	06/09/2011	0	3	3	0	3	3	100.75
INTERNACIONAL TRANSPORTE & SERVICIO INTERNACIONAL S.A.C. - TRANSERVI S.A.C.	0143-CS-03-MTC/15	30/06/2003	23/05/2008	23/05/2013	0	23	42	0	23	42	989.72
ARITU SERVICE S.A.C.	0188-CS-07-MTC/15	01/01/1900	12/02/2007	12/02/2012	0	3	4	0	3	4	129.50

Razón Social

Razón Social	Documento de idoneidad		Vigencia del Permiso		Tipo de Vehículos			N° de Vehículos		Capac. max. de carga TN.	An Pri
	N°	Fecha	Inicio	Vigencia	Camión	Semi-rem	remolq.	Motor	No Motor		
MICHEBUS ANDINA INTERNACIONAL LIMITADA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - MICHEBUS S.A.C.	0159-CS-05-MTC/15	03/03/2005	01/03/2005	28/02/2010	0	4	5	0	4	5	121.03
OPERADOR LOGISTICO RAMOS S.R.L.	0009-CS-08-MTC/15	01/01/1900	10/07/2008	10/07/2013	0	2	1	0	2	1	30.00
ORGANIZACION DE TRANSPORTE EQUIPOS Y MAQUINARIAS S.A.C. - O.T.E.M. S.A.C.	0129-CS-01-MTC/15 18	04/12/2001	/ /	27/11/2011	0	7	7	0	7	7	200.19
REPRESENTACIONES, EXPORTACIONES, IMPORTACIONES TRANSPORTES PERU-BOLIVIA	0161-CS-05-MTC/15	09/06/2005	09/05/2005	08/05/2010	1	2	2	1	3	3	68.05
SAN DIEGO OPERADOR LOGISTICO S.A.C.	0005-CS-08-MTC/15	01/01/1900	01/04/2008	01/04/2013	0	12	0	0	12	0	0.00
SANTIAGO RODRIGUEZ BANDA S.A.C.	0174-CS-06-MTC/15	01/01/1900	29/03/2006	29/03/2011	0	32	50	2	32	52	1376.40
TERRACARGO S.A.C.	0192-CS-07-MTC/15	28/12/2007	06/11/2007	06/11/2012	0	22	34	0	22	34	1045.10
TRANS LISA S.A.	0142-CS-03-MTC/15	21/03/2003	18/02/2003	18/02/2008	1	0	0	0	1	0	2.00
TRANSOUTH S.A.C.	0154-CS-04-MTC/15	01/07/2005	26/10/2004	25/10/2009	0	3	2	0	3	2	72.61
TRANSPORTES MOSCOSO S.R.L.	0132-CS-02-MTC/15 18	05/04/2002	25/02/2007	25/02/2012	0	5	7	0	5	7	190.50
TRANSPORTES TOVAR E.I.R.L.	0156-CS-04-MTC/15	01/01/1900	12/11/2004	11/11/2009	0	4	2	0	4	2	55.00
TRANSPORTES UNIDOS DEL SUR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - TRANSUR S.A.C.	0170-CS-05-MTC/15	01/01/1900	09/09/2005	08/09/2015	0	22	29	0	22	29	866.21
TRANSPORTES ZETRAMSA S.A.C.	0155-CS-04-MTC/15	01/01/1900	29/10/2004	28/10/2009	0	21	35	0	21	35	1038.25
WILLKA MAYU PERU TOURS GRUPO CAMINOS DEL SOL OPERADOR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	0164-CS-08-MTC/15	02/06/2006	30/05/2005	29/05/2010	0	5	5	0	5	5	120.00
					10	240	302	6	250	308	8573.66

SS ==>

: Sub Dirección de Registros
Dirección de Registros y Autorizaciones
Fecha de emisión : 18/08/2008

**DIRECTORIO EMPRESAS EXTRANJERAS QUE PRESTAN SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA
EMPRESAS DE BRASIL - PAISES DEL CONO SUR**

Razón Social	Documento de Idoneidad N°	Vigencia del Permiso	Domicilio Legal	N° de Vehículos		Capac. de carga
				Motor	No Motor	
ABC CARGAS LTDA.	1355-97	Indefinido	JR. MANUEL V. ARIAS MZ. N° LOTE 19 273 - URB. PAMPLONA BAJA - S.JM. - LIMA - LIMA	50	60	1069.00
AMERICA TRANSPORTES INTERNACIONAIS BRASIL LTDA	2906/04 (19.02.2004)	18/02/2014	FIDEL OLIVA ESCUDERO N° 192 DPTO 806, SAN MIGUEL, LIMA	13	14	72.00
BONANCA COMERCIO EXTERIOR LTDA.	1683/99	Indefinido	AV. LIMA N° 505 DPTO. N° 301 - BARRANCO - LIMA - LIMA	12	10	220.00
BROTHERS OPERADORA DE TRANSPORTES MULTIMODAL LTDA.	3453/05 (13.12.2005)	12/11/2015	CALLE PACHECO CESPEDES N° 36 CERCADO - TACNA - TACNA - TACNA	9	8	184.00
DI CANALLI COMERCIO, TRANSPORTES E EMPREENDIMENTOS LTDA.	2958/04 (20.04.2004)	20/04/2014	AV. AREQUIPA N° 330, PISO 6 - CERCADO DE LIMA - LIMA - LIMA	98	64	866.00
EXPRESO ARACATUBA TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA.	742/96	Indefinido	LOS LUCUMOS N° 178 - 180 - URB. RES. MONTERRICO - LA MOLINA - LIMA	112	167	3905.00
GUINDASTES E TRANSPORTES MARECHAL LTDA.	3680/07 (29.08.2007)	28/06/2017	CALLE HAITI N° 254, ALTO DE LA ALIANZA - TACNA - TACNA - PERU	4	7	146.00
S. CANDIDO & CIA LTDA.	3357/05 (17.06.2005)	16/06/2015	JR. VICTOR PANTOJA CASTILLO N° 373, PUEBLO LIBRE - LIMA - LIMA	14	14	322.00
GAO MAURICIO CASA DE SOUZA	2488/02	Indefinido	AV. AREQUIPA N° 330, 6° PISO - CERCADO DE LIMA - LIMA - LIMA	81	50	1145.00
IBERA SUL TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS LTDA.	3181/04 (09.12.2004)	08/12/2014	URB. LOS VIRREYES A-1, POÇOLLAY - TACNA - TACNA	1	1	23.00
PRETE & PRETE IMPORTACAO E EXPORTACAO LTDA.	2843/03 (19.11.2003)	18/11/2013	AV. 07 DE JUNIO N° 319, NUEVA ESPERANZA - VILLA MARIA DEL TRIUNFO - LIMA - LIMA	5	7	115.00
EBESQUINI S.A. TRANSPORTES	1182-96	Indefinido	CALLE BILBAO 194 - SAN ISIDRO - LIMA - LIMA	38	66	1518.00
ECOL REPRESENTACOES E COMERCIO LTDA.	3368/05 (12.07.2005)	12/07/2015	EDIFICIO LOS NOGALES N° 404, RESIDENCIAL SAN FELIPE - JESUS MARIA - LIMA - LIMA	4	3	77.00
FERRA NOVA TRANSPORTES LTDA.	3240/04 (14.01.2004)	14/01/2014	AV. 07 DE JUNIO N° 319, NUEVA ESPERANZA - VILLA MARIA DEL TRIUNFO	29	36	132.00
RANSILVA TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA.	3511/06 (25.04.2006)	24/04/2016	CALLE HAITI N° 254, ALTO DE LA ALIANZA - TACNA - TACNA	29	33	674.00
RANSPORTADORA AGUILA LTDA EPP	3008/04 (25.05.2004)	24/05/2014	ASOC. FEDERICO BARRETO, MZ. "D", LOTE 33, POCOLLAY - TACNA	6	4	92.00
RANSPORTES MARVEL LTDA.	3369/05 (12.07.2006)	11/07/2015	CALLE HAITI N° 254, DISTRITO ALTO DE LA ALIANZA - TACNA - TACNA	149	144	2737.00

Razón Social	Documento de Identificación	Vigencia del Permiso	Domicilio Legal	N° de Vehículos		Capac. def Carga TN
				Motor	No Motor	
TRANSPORTES PELLEZ LTDA.	1782/99	Indefinido	CALLE MANUEL SEGURA MZ. L1, LOTE-77 - URB. COVIMA - LA MOLINA - LIMA - LIMA	7	20	374.00
TRANSPORTES RODOWAY LTDA.	3350/05 (01.06.2005)	10/06/2015	PACHECO CESPEDES N° 36 - TACNA - TACNA - TACNA	14	42	867.00
				675	750	14538.00

tales ==>

ente: Sub Dirección de Registros
 Dirección de Registros y Autorizaciones
 Fecha de emisión : 18/08/2008

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO VIII
Decreto Supremo nº 021-2008-MTC

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

**PRESTAÇÃO DE SERVIÇO REGULAR INTERNACIONAL COLETIVO DE
PASSAGEIROS.**

No caso da prestação de serviços regulares internacionais são documentos de porte obrigatório no ônibus, além dos documentos exigidos na legislação de trânsito e da documentação prevista pela aduana e migração, a serem exigidos pela autoridade competente:

- cópia autenticada da licença complementar ou de documentos provisórios que as substituam, ou complementem;
- cópia autenticada da relação da frota habilitada ou de documento provisório que a substitua;
- cópia autenticada do quadro de tarifas emitido pela ANTT;
- cópia autenticada da apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional;
- certificado de inspeção técnica veicular expedido por qualquer país signatário do ATIT (Temporariamente suspenso).

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

**PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS OCASIONAIS INTERNACIONAIS EM CIRCUITO
FECHADO**

No caso da prestação de serviços ocasionais internacionais em circuito fechado são documentos de porte obrigatório, além dos documentos exigidos na legislação de trânsito e da documentação prevista pela aduana e migração, a serem exigidos pela autoridade competente:

- licença ou autorização de viagem emitida pela autoridade competente do país de origem da empresa contendo as seguintes informações, conforme consta do Apêndice IV do ATIT:
 - nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;
 - Individualização do veículo – tipo, marca e registro;
 - itinerário da viagem – origem, destino e pontos intermediários;
 - pontos de fronteira a serem utilizados – ida e volta;
 - data em que se efetuará a viagem – ida e volta.

Obs.:1 - o documento citado deverá ser conservado durante todo o itinerário, devendo ser apresentado às autoridades de fronteira juntamente com a lista de passageiros.

Obs.:2 - a licença/autorização não necessitará de complementação por parte das autoridades de transporte dos demais países.

- cópia autenticada da apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional;
- certificado de inspeção técnica veicular expedido por qualquer país signatário do ATIT (Temporariamente suspenso).

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

ANEXO X

Resolução CONTRAN nº 216, de 14 de dezembro de 2006

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO Nº 216 DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em pára-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando a competência que lhe confere o inciso I do Artigo 12 da Lei 9503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme o Decreto Nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando que a regulamentação da matéria contribuirá para a unificação de entendimento no âmbito dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, para fins de inspeção e fiscalização;

Considerando que os requisitos estabelecidos nas Normas Brasileiras da ABNT objetivam fixar condições de segurança e requisitos mínimos para vidros de segurança instalados em veículos automotores, reduzir os riscos de lesões aos seus ocupantes e assegurar visibilidade condutores de veículos, resolve:

Art. 1º. Fixar requisitos técnicos e estabelecer exigências sobre as condições de segurança dos pára-brisas de veículos automotores e de visibilidade do condutor para fins de circulação nas vias públicas.

Art. 2º Para efeito desta Resolução, as trincas e fraturas de configuração circular são consideradas dano ao pára-brisa.

Art. 3º Na área crítica de visão do condutor e em uma faixa periférica de 2,5 centímetros de largura das bordas externas do pára-brisa não devem existir trincas e fraturas de configuração circular, e não podem ser recuperadas.

Art. 4º Nos pára-brisas dos ônibus, microônibus e caminhões, a área crítica de visão do condutor conforme figura ilustrativa do anexo desta resolução é aquela situada a esquerda do veículo determinada por um retângulo de 50 centímetros de altura por 40 centímetros de largura, cujo eixo de simetria vertical é demarcado pela projeção da linha de centro do volante de direção, paralela à linha de centro do veículo, cuja base coincide com a linha tangente do ponto mais alto do volante.

Parágrafo único. Nos pára-brisas dos veículos de que trata o caput deste artigo, são permitidos no máximo três danos, exceto nas regiões definidas no art. 3º, respeitados os seguintes limites:

- I – Trinca não superior a 20 centímetros de comprimento;
- II – Fratura de configuração circular não superior a 4 centímetros de diâmetro.

Art. 5º. Nos demais veículos automotores, a área crítica de visão do condutor é a metade esquerda da região de varredura das palhetas do limpador de pára-brisa.

Parágrafo único. Nos pára-brisas dos veículos de que trata o caput deste artigo, são permitidos no máximo dois danos, exceto nas regiões definidas no art. 3º, respeitando os seguintes limites:

- I – Trinca não superior a 10 centímetros de comprimento;
- II – Fratura de configuração circular não superior a 4 centímetros de diâmetro.

Art. 6º. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeita o infrator às sanções previstas no artigo 230, inciso XVIII c/c o artigo 270, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ATA DA V REUNIÃO BILATERAL BRASIL – PERU, DOS ORGANISMOS NACIONAIS
COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT.

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

Alfredo Peres da Silva - Presidente

José Antonio Silvério - Ministério da Ciência e Tecnologia – Suplente

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares - Ministério da Educação – Titular

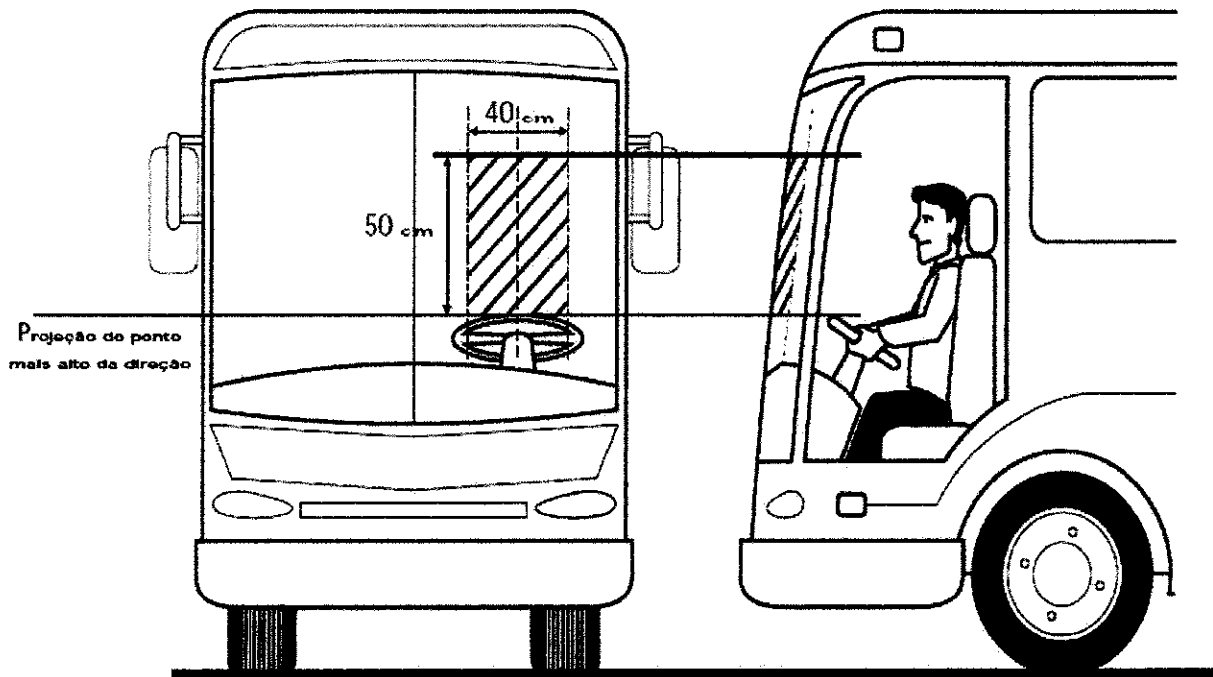
Fernando Marques de Freitas - Ministério da Defesa – Suplente

Carlos Alberto Ferreira dos Santos - Ministério do Meio Ambiente – Suplente

Edson Dias Gonçalves - Ministérios dos Transportes – Titular.

ANEXO

ÁREA CRÍTICA DE VISÃO DO CONDUTOR



Área Crítica de Visão - 40 x 50 cm

Nota - Para a identificação do retângulo de 40x 50 cm o Agente poderá valer-se de um gabarito com as referidas dimensões, feito em papel, plástico, madeira ou metal, com uma indicação em sua parte central, a qual posicionada no nível superior do volante da direção, na posição central, possibilitará a identificação precisa da área crítica de visão do condutor.

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

Rio Branco, 20 a 22 de agosto de 2008.

**ANEXO XI
Decreto Supremo 19-2008-RE**