

**REUNIÃO BILATERAL BRASIL E ARGENTINA
DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT**



**21 e 22 de março de 2019
Foz do Iguaçu/PR - Brasil**

ATA DA REUNIÃO

Realizou-se nos dias 21 e 22 de março de 2019, na cidade de Foz do Iguaçu - PR, República Federativa do Brasil, nas dependências do Hotel Wyndham Golden, a Reunião Bilateral Brasil/Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, para tratar dos aspectos técnicos e operacionais do transporte de passageiros e carga entre os dois países.

O Sr. Noboru Ofugi - Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, na condição de Chefe da delegação brasileira, procedeu à abertura da reunião dando as boas-vindas à delegação argentina, observadores e convidados. Desejou que se avance nos diversos temas a serem tratados em clima de cordialidade, de forma a facilitar os entendimentos e a estimular as trocas comerciais entre ambos os países.

Em seguida, o Sr. Subsecretário de Transporte Automotor da República Argentina, Licenciado Luis V. Molouny, em seu caráter de chefe da delegação argentina, agradeceu a hospitalidade e ressaltou a importância do encontro empresarial entre os dois países.

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

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

1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1.1 Consolidação das informações sobre linhas acordadas e operadas (empresas, frequências acordadas e operadas, itinerários, seccionamentos, fracionamentos, pontos fronteiriços, etc.)

A delegação brasileira relatou que anteriormente esses dados eram trocados via papel e que atualmente está em andamento o desenvolvimento de sistema que possibilita que esse procedimento ocorra de forma eletrônica. Observou que a utilização de ferramentas tecnológicas facilitará a troca de informações, tornando o processo mais ágil e seguro. Nesse contexto, foi mencionado o projeto de fiscalização eletrônica denominado Canal Verde Brasil, que consolidará todas as informações de operação e de frota, este último tratado no item 1.3.

Na oportunidade, foi realizada apresentação de sistema de mapeamento georreferenciado das linhas, que pode ser consultado no link: <http://geo.antt.gov.br/Mercosul>.

Na mesma linha, a delegação argentina manifestou que se encontra trabalhando na integração digital das licenças de transporte internacional de passageiros e de cargas de acordo às pautas nacionais de desburocratização, simplificação e informatização dos processos. A esse respeito, propôs a constituição de um grupo de trabalho entre ambos os países designando como pontos focais por parte da Argentina a Germán Manzullo, e-mail gmanzullo@cnrt.gob.ar e Carlos Mouriño, e-mail carlos.mourino@outlook.com com o objetivo de avançar na compatibilização dos sistemas para apresentar resultados conjuntos na próxima Reunião do Mercosul. Argentina informou sobre seu sistema de fiscalização inteligente (FIS) e do exitoso uso da ferramenta de fiscalização PDA, que torna mais ágil o processo de fiscalização.

A delegação brasileira informou que este trabalho ainda está em fase de desenvolvimento e que estão previstas melhorias de *layout* e funcionalidade, porém já estão disponíveis algumas linhas e pontos de seção para consulta.

1.1.1 Fracionamentos

A delegação argentina solicitou que não se faça referência na relação de linhas das frequências por fracionamento, devendo ser respeitadas as frequências máximas acordadas, com o objetivo de flexibilizar a operação.

A delegação brasileira concordou com a solicitação.

1.1.2 Linha Foz do Iguaçu (BR) – Puerto Iguazu (AR) via Vila Portes e vice-versa.

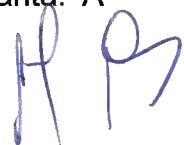
A delegação argentina solicitou que em relação a esta linha que se autorize o ingresso ao terminal de ônibus de Foz de Iguaçu de um percentual de 40% da frequência máxima já acordada.

A delegação brasileira concordou com a proposta e solicitou o aumento da frequência máxima, atualmente de 24 horários diários para 30 horários diários.

A delegação argentina analisará a proposta e responderá em um prazo máximo de 30 dias.

1.1.3 Semana Santa 2019

A delegação argentina solicitou que para este ano se considere o fim da temporada turística no dia 20 de abril, quando será finalizado o feriado da Semana Santa. A delegação brasileira concordou com a solicitação.



1.2 Pendências da última reunião

1.2.1 Seccionamento em Curitiba na linha 2 – Rio de Janeiro – Buenos Aires via Foz do Iguaçu.

A delegação brasileira informou que houve uma inconsistência no seu sistema que impediu a visualização do cadastramento da seção de Curitiba. Essa imprecisão foi corrigida na data de 19/03. Diante disso, a delegação brasileira solicitou que a referida seção mantenha-se em caráter experimental pelo período de 60 dias e, não havendo objeção, a seção de Curitiba será incorporada de forma definitiva, devendo ser ratificada na reunião seguinte.

A delegação argentina entendeu a explicação e concordou com a proposição da delegação brasileira.

1.2.2 Linha 7 Porto Alegre – Posadas

Na última reunião a delegação argentina informou que ainda estava em análise a operação durante todo o ano, do prolongamento até Balneário Camboriú, na linha Porto Alegre – Posadas, em função de pedido de empresa argentina.

A delegação brasileira informou que o tema é bastante sensível e solicitou um prazo de 90 dias com o objetivo de aprofundar a análise, considerando os problemas decorrentes da operação desse serviço.

1.2.3 Serviço semiurbano internacional

Por ocasião da última reunião a delegação argentina ratificou a importância de contar com um regime diferenciado dos serviços semiurbanos internacionais. Na oportunidade, apresentou documento de trabalho que constou como Anexo IV da ata anterior e sugeriu definir um grupo de trabalho para tratar da regulamentação específica desses serviços, em um prazo de 30 dias.

As delegações concordaram em indicar os participantes desse grupo que são:

Pelo Brasil:

Priscilla Nunes de Oliveira e Wilbert Ribeiro Junquillo
priscilla.oliveira@antt.gov.br
wilbert.junquillo@antt.gov.br

Pela Argentina:

Yamila Covelli e Eduardo Parodi
eparodi@transporte.gob.ar
ycovelli@transporte.gob.ar

A delegação brasileira informou que referente às empresas que operam o serviço semiurbano, as quais possuem suas licenças vencidas, está em andamento proposta

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

Foz do Iguaçu, 21 e 22 de março de 2019.

de definição dos critérios para obtenção da licença originária. A esse respeito, informam que essas empresas continuarão operando até que se regularize a questão documental, o que será levado ao conhecimento do organismo de aplicação da Argentina. Ficou estabelecido o prazo máximo de 90 dias para conclusão do processo.

A delegação argentina solicitou que fossem informadas as operadoras desses serviços.

A delegação brasileira esclareceu que as empresas brasileiras que operam o serviço semiurbano entre os dois países são: Celeste Transportes Ltda. e E.G. Transportes Coletivos EIRELI, antiga Viação Itaipu. Da mesma forma a delegação brasileira solicitou que seja atualizado o cadastro da empresa Rio Uruguai como sucessora da empresa Tres Fronteras.

1.2.4 Definições

As delegações concordaram em continuar trabalhando nesse tema, conforme proposições já apresentadas por meio de correios eletrônicos.

1.3 Modificação de Frota via Sistema

A delegação brasileira realizou apresentação sobre o sistema de cadastro de frota utilizado pela ANTT para gerir os serviços interestaduais – SisHAB, e propôs que esse sistema seja utilizado também no âmbito do transporte internacional. Dessa forma, os procedimentos relativos à frota ocorreriam diretamente no sistema, pelas pessoas autorizadas por cada país, tornando o intercâmbio de dados mais ágil, eficiente e seguro.

A delegação argentina informou que também utiliza um sistema informatizado, indicou que existe a possibilidade de integração de base de dados via webservice e sugeriu que o tema fosse tratado com a participação das respectivas equipes de tecnologia da informação, para construção de um projeto piloto, conforme indicações abaixo.

Pelo Brasil:

Hélio Roberto Silva de Sousa - helio.sousa@antt.gov.br

Thaís Messina de Godoy Freixo - thais.godoy@antt.gov.br

Pela Argentina

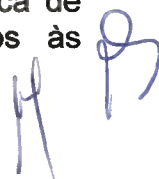
Germán Manzullo - gmanzullo@cnrt.gob.ar

Carlos Mourinho - carlos.mourino@outlook.com

Ambas as delegações concordaram com o desenvolvimento desse projeto também no âmbito do Mercosul.

1.4 Circuito Turístico de Temporada

A delegação brasileira externou o recebimento de relatos da fiscalização acerca de empresas argentinas descumprindo os parâmetros regulamentares relativos às



operações de transporte ocasional, no período de temporada turística, especialmente no litoral do estado de Santa Catarina. Tais irregularidades envolvem:

- i) Empresas autorizadas para linhas regulares visitando cidades não previstas no percurso da linha;
- ii) Empresas portadoras de autorização de viagem ocasional transitando por cidades não previstas no percurso autorizado – configurando cabotagem; e
- iii) Empresas que possuem autorização de viagem ocasional embarcando turistas não previstos na lista de passageiros e realizando passeios locais nas cidades de destino.

A delegação argentina tomou conhecimento das irregularidades apontadas nesta oportunidade e solicitou que fosse informada a razão social das empresas que cometeram as infrações descritas acima, juntamente com a documentação que ateste os descumprimentos referidos anteriormente.

A delegação brasileira comprometeu-se a encaminhar as informações solicitadas.

A delegação argentina manifestou interesse em continuar com a operação desses serviços nas próximas temporadas em virtude da experiência exitosa verificada em sua operação.

As delegações concordaram que, nos casos em que verificado transporte interno por operador estrangeiro (cabotagem), ou outra irregularidade, as autoridades brasileiras deverão informar às autoridades argentinas as ocorrências para que procedam à avaliação da conduta das empresas e atuar em consequência.

1.5 Utilização de Reboque acoplado a micro-ônibus, em viagens ocasionais em circuito fechado.

A delegação argentina informou que em seu país foi publicada a Resolução MT Nº 166/2018 e a Disposição Regulamentar SSTA Nº 18/2019 que autoriza o uso de equipamentos rebocados da categoria O1 (750kg) para o transporte de bagagem, em ônibus de passageiros das categorias M1, M2 e N1, apresentadas no **ANEXO III**.

Solicitou acordar a utilização destas configurações (ônibus + reboque) pelas empresas argentinas em território brasileiro.

A delegação brasileira informou que já existe previsão legal para a utilização desse tipo de veículo no Brasil e que não haveria óbice para a sua utilização, desde que observadas normas de emplacamento e de inspeção técnica veicular, conforme legislação de trânsito:

- Art. 106, 114, 115, 120 e 143 do Código de Trânsito de Brasileiro – CTB, Lei 9.503/1997; e
- Resoluções CONTRAN nº 63, 197, 234, 276, 396.

1.6 Reunião Tripartite

A delegação brasileira sugeriu a realização de reunião tripartite entre o Brasil, a Argentina e o Paraguai para tratar do transporte fronteiriço, inspeção técnica e outros assuntos pertinentes. Informou que terá reunião bilateral com o Paraguai no início de abril e após comunicará previsão de data para realização da reunião.

1.7 Ratificação de Entendimento de Reuniões Anteriores

Conforme estabelecido na reunião bilateral BR/AR, realizada na cidade de Curitiba, a delegação brasileira informou o seu entendimento sobre a possibilidade de operação de serviços regulares e de temporada turística nos seguintes termos:

- Flexibilização das operações, conforme exigência do mercado, de modo a permitir, mediante comunicação prévia à autoridade competente do país de origem, alterações de horários e de frequência dos serviços, limitadas à frequência máxima estabelecida, devendo ser ratificada por simples comunicação ao organismo de aplicação do País de destino;
- Possibilidade de operação de horários em datas específicas, com o objetivo de atender demandas específicas de mercado conforme acordado na Reunião Bilateral realizada na cidade de Foz do Iguaçu no dia 28 e 29 de novembro de 2013;
- Suspensão temporária de seccionamentos em determinados períodos por ausência de demanda que justifique a operação, mediante prévia comunicação à autoridade competente do país de origem, devendo ser ratificada por simples comunicação ao organismo de aplicação do País de destino.

1.8 Norma de Veículos de Serviço em caso de Emergência

A delegação argentina informou a edição da Resolução SECGT N° 34, de 28 de fevereiro de 2019 e solicitou que seja considerada pela delegação brasileira sua incorporação aos acordos bilaterais, que consta do **ANEXO IV**.

A delegação brasileira tomou nota da solicitação e se comprometeu a analisar a referida resolução.

2. TRANSPORTE DE CARGAS

2.1 Análise dos aspectos operacionais do Transporte de Cargas

2.1.1 Resolução ANTT n° 5.840/2019

A delegação brasileira entregou a Resolução ANTT n° 5.840/2019, que atualizou as normas para o transporte rodoviário internacional de cargas, a qual consta no **ANEXO V**. Explicou que os ditames da Resolução apenas começarão a vigorar a partir do dia

22 de abril de 2019, reforçando que as atualizações buscam simplificar e desburocratizar a emissão de documentos e facilitar os trâmites.

Nesse contexto, a delegação argentina pontuou que também está trabalhando no sentido de simplificação administrativa e que já tem condições de emitir os documentos de idoneidade em formato eletrônico com assinatura digital.

A delegação brasileira informou também que está implementando a confecção e a transmissão de documentos assinados digitalmente, incluindo o documento de idoneidade.

2.1.2 Licença Originária Provisória

A delegação brasileira expressou que não há previsão de emissão de Licença Originária provisória no ATIT. Além disso, com a ampliação do uso dos sistemas eletrônicos na expedição de autorizações e licenças, não se justificaria a emissão de licenças originárias provisórias, que ainda vêm sendo emitidas na Argentina. Sendo assim, o Brasil solicitou que se evite a emissão desse tipo de documento devido às consequências operacionais para o País.

A delegação argentina respondeu que a emissão do citado documento se deve demoras internas de tramitação as quais estão sendo corrigidas em grupos de trabalho de simplificação de processos.

2.1.3 Exigência de Cone de Sinalização

A delegação brasileira esclareceu que algumas empresas brasileiras têm relatado a exigência de cones de sinalização pela fiscalização argentina em caminhões que trafegam com cargas gerais. A esse respeito, lembrou que o porte de cones de sinalização é uma exigência dos acordos internacionais aplicada somente aos veículos que transportam produtos perigosos.

A delegação argentina informou que a normativa Mercosul é clara no sentido de que o cone de sinalização é item obrigatório apenas ao transporte rodoviário de produtos perigosos e que, dessa forma, o caso em tela deve ter-se dado por interpretação equivocada da fiscalização. Informou ainda, que irão esclarecer o assunto o mais brevemente com sua equipe de fiscalização.

2.2 Transporte em Remonta

A delegação brasileira recordou sobre a emissão de Autorização de Viagem Ocasional para o sistema de remontas, acordado entre ambos os países e informou que, conforme reunião anterior, aguarda manifestação formal sobre a possibilidade de se admitir esse tipo de operação por empresas regularmente habilitadas.

Esclareceu ainda, que em uma primeira etapa, foram autorizados dois operadores brasileiros. Quando venceram em outubro de 2018, estas autorizações foram renovadas até abril 2019 e se autorizou a incorporação de um terceiro operador.

Atualmente, as três empresas seguem operando sob a modalidade de licenças ocasionais.

A delegação argentina informou que possui um projeto de norma sobre o tema, que prevê aspectos de segurança e características do transporte em remonta, em fase de finalização, restando a análise de aspectos jurídicos, e que manterá a vigência das licenças até que se aprove a norma.

2.3 Utilização de Bitrem

A delegação brasileira solicitou informações sobre a autorização do uso de veículos tipo bitrens em rotas de transporte específicas.

A delegação argentina informou que utiliza esse tipo de veículos em corredores específicos em fase de teste, porém, ainda não está em condições de avançar nesse tema bilateralmente, sugerindo que se trabalhe a expansão de forma progressiva.

2.4 COTECAR

A delegação brasileira relatou preocupação dos transportadores relativa aos atrasos para liberação dos veículos e à segurança no pátio do COTECAR. Foram constatadas diversas situações de desvios de cargas nos veículos.

A delegação argentina informou que o processo de licitação para a concessão da administração do COTECAR, sob a responsabilidade de seu Ministério do Interior, está em fase avançada, com previsão de aprovação das condições gerais da licitação para o final de abril do corrente ano.

2.5 Acordo Tripartite Brasil/Argentina/Chile

A delegação argentina solicitou a revisão integral do Acordo que contemple uma equivalência na distribuição do tráfego entre os países, tendo em vista a deterioração do pavimento e a eficiência e redução dos custos logísticos. Nesse sentido, sugeriu a realização de uma reunião tripartite para tratar da revisão das cotas (cupos) no transporte entre o Brasil e o Chile com utilização de veículos argentinos, manifestando que, sendo seu país o território de trânsito no comércio entre Brasil e Chile, deverá ser considerado aumento da porcentagem na participação do tráfego conforme já acordada.

A delegação brasileira entende que o processo de revisão está vinculado ao aumento do comércio entre o Brasil e o Chile, conforme acordado em reuniões anteriores. Informou, dessa forma, que fará um levantamento dos dados do comércio entre esses países para uma futura avaliação. Entregou, por fim, a lista de empresas argentinas habilitadas no tráfego Brasil-Chile, que se agrega como **ANEXO VI**.



2.6 Documentos de Porte Obrigatório

A respeito do caso de apreensão de veículos brasileiros, que foram retidos em General Deheza, a delegação brasileira agradeceu o empenho da Subsecretaria de Transporte Automotor no sentido de solucionar o ocorrido, considerando que esse tema foi definido na LIV Reunião do SGT 5, isto é, a relação de documentos de porte obrigatório no transporte internacional rodoviário de cargas.

A delegação argentina manifestou que se deveu a uma interpretação equivocada por parte da Gendarmería Nacional Argentina, que entreviu junto à Aduana, situação que já foi resolvida. Nesse sentido, a Subsecretaria de Transporte Automotor realizou reuniões com ambos os organismos a fim de esclarecer as competências, e determinar os critérios sobre os documentos de porte obrigatório para a fiscalização do transporte internacional. O documento enviado pela Subsecretaria de Transporte Automotor à Aduana consta do **ANEXO VII**.

2.7 Restrição de horário de circulação de veículos de carga em Foz do Iguaçu

A delegação argentina questionou a restrição de horários para circulação de caminhões dentro da cidade de Foz do Iguaçu, em razão de que representa um grave prejuízo para os transportadores.

A delegação brasileira explicou que após acidente ocorrido na cidade, a autoridade local emitiu norma estabelecendo a restrição de circulação de veículos de carga nos horários de 7h15 a 8h45, 12h às 14h, e de 17h30 a 19h30. Informou ainda que foram feitas tratativas com a prefeitura local no objetivo de diminuir o impacto da quantidade de horas da restrição no trânsito aduaneiro simplificado entre Argentina e o Brasil. A proposta principal foi a redução para uma hora de restrição no horário da tarde (17h30 às 18h30), pois existe a longo prazo um projeto de construção de uma via perimetral leste. A proposta será analisada após reunião com a PRF, a Defesa Civil e a Receita Federal do Brasil. Além disso, outras medidas de trânsito serão tomadas para facilitar o livre tráfego de cidadãos e transportadores.

2.8 Certificados de Capacitação dos Tanques Cisternas

A delegação brasileira expôs a necessidade de atualização da listagem dos organismos aptos a certificar a conformidade dos veículos tanque, ou seja, aptos a transportar produtos perigosos a granel.

A delegação argentina informou que irá enviar a lista atualizada dos organismos aptos.

Ambas as delegações concordaram em aceitar os certificados com número de registro na Secretaria de Energia Argentina.

3 OUTROS ASSUNTOS

3.1 Taxa de Migração

A delegação argentina informou na última reunião que de acordo com o Decreto nº 475/2018, foram excluídos do transporte internacional de passageiros e cargas as taxas aplicadas pela DNM.

A delegação argentina informou que para o transporte vicinal fronteiriço não é mais cobrada essa taxa. Referente aos demais serviços entende a necessidade de trabalho conjunto dos órgãos de migração de cada país. Ademais sugeriu que o tema seja tratado no Foro Especializado Migratório do Mercosul.

3.2 Placa Mercosul

A delegação brasileira informou a respeito da implementação da Placa Mercosul no Brasil, e destacou que ela contará com um chip (RFID) que facilitará o controle da fiscalização eletrônica. A placa Mercosul está sendo aplicada a todos os novos veículos 0km e aos veículos que realizem transferência de localidade ou de proprietário no RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores). Dessa maneira, solicitou que a inspeção técnica veicular realizada antes da troca da placa para o modelo Mercosul continue válida. Para tanto, será emitido um documento correlacionando a placa antiga à nova placa Mercosul.

A delegação argentina informou que em seu país a placa Mercosul foi implementada a partir de 2016 para todos os veículos novos, 0km, e que os veículos que já estavam em circulação mantiveram a placa original. Além disso, mencionou que no âmbito do Mercosul funciona um grupo *Ad Hoc* que trata do tema Placa Mercosul (GAHPAM). A próxima reunião desse fórum acontecerá em Buenos Aires em 3 e 4 de abril deste ano, no âmbito da PPTA.

3.3 Seguros

A delegação argentina informou que sua norma interna não permite a contratação de seguro no país de destino.

A delegação brasileira solicitou que, no período de 30 de março de 2017 (Reunião Bilateral realizada em Curitiba) a 1º de junho de 2018 (LIII Reunião do SGT 5 realizada em Assunção), eventuais autuações feitas exclusivamente sobre o assunto, ou seja, seguro contratado em país distinto daquele de origem da empresa, possam ser canceladas, bem como eventuais débitos existentes oriundos dessas multas não serão objeto de cobrança.

A delegação argentina tomou nota do solicitado e efetuará gestões necessárias para examinar dito requerimento.

3.4 Inspeção Técnica

A delegação brasileira informou que está em tratativa com os órgãos competentes objetivando permitir que os veículos das empresas argentinas possam realizar a inspeção técnica no Brasil, pois se trata de uma questão de adaptação de sistemas. Explicou que para registro no sistema é necessário o número do RENAVAL do veículo e que as empresas estrangeira não possuem esse número.

A delegação brasileira reforçou a manutenção dos tópicos acordados no item 3.7 da ata de reunião realizada em março de 2007, na cidade de Curitiba.

3.5 Multas

A delegação argentina abordou o tema comentando sobre a assimetria existente entre os dois países na análise e processamento dos recursos dos autos de infração aplicados com base no Segundo Protocolo de Sanções e Infrações ao ATIT. Destacou a existência de encargos das empresas que não foram considerados e declarados imprevistos.

A delegação brasileira informou que sempre existe a possibilidade de revisão a qualquer tempo do processo administrativo sancionador desde que apresente fatos novos e/ou circunstâncias relevantes. A delegação brasileira se comprometeu a revisar os processos administrativos mediante pedido de revisão apresentado pelas empresas.

Informou ainda da possibilidade de parcelamento dos débitos referente às multas e que o pedido de parcelamento pode ser efetuado diretamente no sitio da ANTT pelo link (<https://appweb1.antt.gov.br/spmi/Site/Login.aspx>).

Oportunamente, acrescentou que em breve com início da lavratura dos autos de infração referentes ao transporte internacional no SIFAMA (Sistema Integrado de Fiscalização, Autuação, Multa e Arrecadação), diversas funcionalidades serão disponibilizadas com fim de facilitar o acesso e a interação do interessado com os processos em que figura no polo passivo, a exemplo de vistas ao processo, relação de multas e peticionamento eletrônico.

Apresentou dados sobre as principais condutas infratoras verificadas no transporte rodoviário internacional. Informou também da possibilidade de quitação da multa com desconto de 30% mediante apresentação de termo de renúncia ao direito de interpor recurso na forma e no prazo estabelecido na Resolução ANTT nº 5.083/16, constante do **ANEXO VIII**.

A delegação brasileira, por meio da sua equipe de fiscalização, apresentou os gráficos estatísticos baseados no SISMULTAS-ANTT, tais gráficos demonstram os pontos críticos (pontos estes onde estão demonstrados os maiores índices de notificações realizados pelas equipes de fiscalização da ANTT) ao longo dos 29 pontos habilitados para realização do Transporte Internacional e Cargas e Passageiros. Ficando clara a necessidade de dar continuidade às atualizações dos Manuais de Fiscalização do Transporte Internacional de Carga, Passageiros e Produtos Perigosos. Também foram apresentadas informações do Canal Verde Brasil-ANTT, nos locais próximos das

fronteiras, demonstrando a importância dessa ferramenta ser integrada aos demais Sistemas da Agência, tendo também grande aproveitamento com o sistema GIS (Geoprocessamento) apresentado pela Superintendência de Transporte de Passageiros.

Por fim, as delegações informaram os contatos para os esclarecimentos que se fizerem necessários sobre este tema.

Pelo Brasil:

Flávia Rocha Melo

flavia.melo@antt.gov.br - +55 61 3410-8170

Rafael de Carvalho Bastani

rafael.bastani@antt.gov.br

+55 51 3375-4756

Pela Argentina:

Damiana Ruffa

druffa@transporte.gob.ar

+54115776-2600 interno 1214.

Alberto Basavilbaso

abasavilbaso@cnrt.gob.ar

3.6 Normas Comunitárias

3.6.1 Ônibus de 15m de comprimento

A delegação argentina informou que em seu país, a norma vigente contempla o uso de ônibus de 15 metros de comprimento com as seguintes configurações:

- a. Ônibus “doble piso”(double deck) de 4 eixos (2 + 2) e tração 8 x 2, com capacidade de carga máxima de 10,5t em ambos os eixos dianteiros e 16,5t nos eixos traseiros, considerando o uso de pneus “super anchos” (extra largos) no eixo traseiro simples.
- b. Ônibus “piso y medio” de 3 eixos (1 + 2) e tração 6 x 2 com altura máxima de 3,80m, com capacidade de carga máxima de 8t no eixo dianteiro com pneus extra largos e 16,5t no eixo duplo traseiro.

Informou que existe interesse por parte das empresas argentinas para implementar o uso das configurações acima descritas para o transporte internacional de passageiros.

A delegação brasileira manifestou que em seu país está autorizada a circulação de ônibus de 15m de comprimento e que não existem restrições para sua circulação, conforme estabelecido na Resolução CONTRAN 210/2006, que consta do **ANEXO IX**.

As partes acordaram em aprovar a circulação dos referidos veículos no trânsito bilateral Brasil-Argentina.

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

Foz do Iguaçu, 21 e 22 de março de 2019.

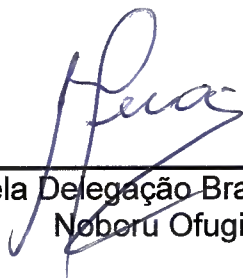
3.6.2 Utilização de pneus extra largos em veículos de transporte de passageiros e cargas

A delegação argentina informou que a norma vigente em seu país permite a utilização de pneus extra largos em veículos comerciais equipados com suspensão pneumática. O Anexo R do Decreto 32/2018 estabelece os limites de peso por eixo e as dimensões admitidas para as diferentes configurações.

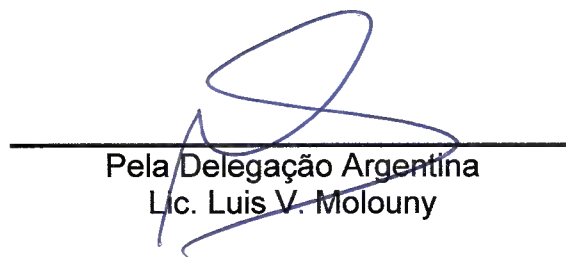
A delegação brasileira manifestou, por sua parte, que a Lei 13.281/2016 autorizou o uso de pneus extra largos com suspensão pneumática. Os referidos pneus permitem maior capacidade de carga e melhor distribuição do peso no pavimento.

Ambas as delegações acordaram em permitir o uso de veículos equipados com esse tipo de pneu.

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



Pela Delegação Brasileira
Nuberú Ofugi



Pela Delegação Argentina
Lic. Luis V. Molouny