

Caderno de Direito de Trânsito

1ª EDIÇÃO – DEZ/2025



**Comissão de trânsito,
transporte
e mobilidade urbana
da OAB/PR**

Caderno de Direito de Trânsito

Gestão 2025



**Comissão de trânsito,
transporte
e mobilidade urbana
da OAB/PR**

Gestão 2025

DOUGLAS BIENERT

Presidente

SAMUEL CROZETA DO PARAIZO

Vice Presidente

JOAO PAULO DO CARMO BARBOSA LIMA

Secretário

ALCIDES PAVAN CORREA

Diretor Administrativo

THAÍS OLIVEIRA SANTA CLARA

Diretora Executiva

KARLA PEREIRA COELHO MARTINS

Diretora Acadêmica

WELLINGTON SANTOS POSSETTI

Diretor de Projetos

ÍNDICE

Transferência de Veículos – Assinatura Eletrônica Autor: Dr. Douglas Bienert	04
A desvalorização do veículo em 20% de quem é a responsabilidade? Autor: Dr. Elton Pereira dos Santos	07
A Perícia em Local de Sinistro de Trânsito Autor: Dr. Wellington Santos Posseti	09
Mobilidade Urbana, Inclusão e Direitos Fundamentais Autora: Dra. Karla Pereira Coelho Martins	11
Paciência, desacelere o bem maior é a vida! Autor: Dr. Elton Pereira dos Santos	14
Parecer Jurídico Autor: Dr. Douglas Bienert e Dr. Gustavo Pereira Coelho Martins	16
Rota Bioceânica de Capricórnio e Adesão do Brasil à Convenção TIR de 1975: Desafios e Oportunidades para as Empresas de Transporte de Cargas Autor: Dr. Fernando Vogel Cintra	24

Transferência de Veículos – Assinatura Eletrônica

50ª Alteração do Código de Trânsito Brasileiro

Sancionada, com vetos, foi publicada a Lei Federal 15.153/2025, em 26 de junho de 2025, sendo esta a 50ª alteração no Código de Trânsito Brasileiro.

Para além dos necessários debates acerca do exame toxicológico, contido no texto original, e da CNH Social, aqui pretende-se analisar os impactos, e real aplicabilidade das alterações promovidas no art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro, em especial a possibilidade do uso de assinaturas eletrônicas na compra e venda de veículos e seus respectivos registros públicos.

Trouxe o legislador a seguinte inclusão no art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro: “§ 4º A transferência de propriedade referida no inciso I do caput deste artigo poderá ser realizada integralmente por meio eletrônico pelo órgão máximo executivo de trânsito da União ou pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observadas as seguintes regras: (...)”

De início, a alteração legislativa parece encontrar difícil acomodação no contido em todo o Codex de Trânsito Brasileiro. Aponte-se que nas competências do órgão máximo executivo de trânsito da União, previstas no art. 19 do mencionado Código, não há previsão de competência para o registro de veículos, tampouco para vistoriar, inspecionar ou emplacar veículos, etapas necessárias para a transferência veicular. De outro lado, no art. 22, em especial em seu inciso III, há tal competência atribuída aos órgãos executivos ou entidades Estaduais e do Distrito Federal.

Assim, a alteração legislativa ao trazer a possibilidade da transferência veicular ser realizada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União se descola de toda a sistemática e divisão de competências previstas pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Ainda, o art. 120, do mesmo Código, traz clara disposição de que o registro do veículo deve ocorrer perante os Estados e Distrito Federal, sendo inclusive devidos impostos e taxas ao ente público estadual.

Nos parece, e aqui não há como trazer certeza haja vista a ausência de justificativa no Projeto de Lei neste aspecto, que o legislador buscou trazer a possibilidade de emissão de Autorização de Transferência Veicular Eletrônica (ATPV-e) para o órgão máximo de trânsito da União, contudo optando por texto impreciso que carecerá de interpretação por órgãos reguladores ou pelo próprio Poder Judiciário.

A sistemática da transferência veicular no Brasil passa, atualmente, por etapas diversas, parte delas claramente realizadas pelos Órgãos Estaduais de Trânsito. Ao lançar mão no texto legal, de forma isolada, da possibilidade de realização da transferência veicular pelo ente Federal o legislador, nos parece, ter pecado na construção da necessária lógica legislativa.

Para além das imprecisões e confusões legislativas a operacionalidade das medidas previstas na nova legislação nos parece muito complexa. Vejamos que há inúmeros impactos diretos e indiretos no registro de um veículo, a começar pela parte tributária, mas não deixando de passar pela segurança, saúde, mobilidade e economia. O novo texto legal não prevê a unificação nacional dos registros de veículos e sim a autorização para a União realizar a operacionalização da transferência da propriedade. Assim, para além da clara afronta a autonomia dos entes estaduais, surgem inúmeros questionamentos quanto as taxas e impostos decorrentes de tais operações, ainda, uma vez não alterada a responsabilidade de registro como abarcar em uma operação única as peculiaridades de todos os entes da federação.

Diante disso, nos parece restar algumas opções interpretativas. A primeira, que poderá vir via regulamentação infralegal pelo Contran, de reconhecer que ficará o ente público federal autorizado a realizar a operação de Autorização de Transferência de Veículos (ATPVe), mantendo-se a etapa de registro do bem e transferência da propriedade com os órgãos de trânsito dos Estados, assim mantendo-se a harmonia e fundamentos do Código de Trânsito Brasileiro. A segunda, detectada a inoperacionalidade da nova sistemática, a necessidade de novas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, com profunda alteração em toda a cadeia de registro e transferência veicular, alternativa essa que seguramente deve contar com intensa participação dos Estados haja vista os significativos impactos tributários, de segurança e de autonomia dos entes. Demais alternativas mostram-se ainda muito nebulosas, sendo sequer possível existir parâmetros mínimos para avaliação.

Adiante, no tocante a possibilidade ao uso de assinaturas eletrônicas, trouxe o legislador incluindo o inciso I no parágrafo 4º do art. 123 do Código de Trânsito: “I - no caso de transferência de propriedade realizada em meio eletrônico, o contrato de compra e venda de veículo deverá conter as assinaturas eletrônicas qualificadas ou avançadas, na forma da Lei nº 14.063, de 23 de setembro de 2020, e das normas regulamentares do Contran;”

Aqui já há melhor clareza pelo legislador, ao passo que ao menos se delimitou as modalidades de assinatura na forma da Lei Federal 14.063/2020, contudo novamente há confusão com a terminologia empregada. Note-se que ao usar o termo “contrato de compra e venda de veículo” o legislador não atinge especificamente o DUT (Documento Único de Transferência, a ATPV (Autorização para Transferência de Veículos) ou a ATPVe (Autorização para Transferência de Veículos). Cabendo duas vias interpretativas, a primeira de que o legislador buscou autorizar o uso de assinaturas eletrônicas nos contratos particulares de compra e venda de veículos e a segunda que para o legislador os documentos públicos específicos para transferência de propriedade de veículos se equipara a contratos de compra e venda. Sendo a primeira interpretação somente um reforço a legislação já vigente, ao passo que inexistia vedação legal para o uso de assinaturas eletrônicas nos contratos particulares de compra e venda de veículos. Sendo a segunda via interpretativa abre-se a possibilidade do uso de assinaturas na modalidade avançada nos documentos públicos de transferência veicular (ATPV e ATPVe).

Assim, em que pese o legislador ter buscado modernização nos procedimentos nos parece que careceu a norma de melhor detalhamento e ajustes de nomenclatura precisos, tarefa que recairá, em parte, ao Contran mediante regulamentação infralegal.

Contudo, inegável que o conflito de autonomia de registro de veículos pelos Estados, já previsto no Código de Trânsito Brasileiro, resultará em debates aprofundados e dificuldades operacionais, para além dos possíveis impactos tributários e arrecadatários.

Com isso, conclui-se que a implementação das alterações legais promovidas dependerá inevitavelmente de um diálogo entre os entes Estaduais e a União, bem como especial atenção à segurança dos novos procedimentos haja vista o elevado grau de possibilidade de fraudes e prejuízos a população na implementação de medidas desacompanhadas de estudos e testes efetivos que garantam a segurança das operações.

Dr. Douglas Bienert
Advogado / Pós Graduado em Processo Civil
Presidente da Comissão de Direito de Trânsito, Transporte e
Mobilidade Urbana da OAB/PR
OAB/PR 64.155

A desvalorização do veículo em 20% de quem é a responsabilidade?

A compra de um novo veículo é geralmente uma alegria ao consumidor, seja este zero quilômetro ou usado, tal euforia não é igual na hora da venda do veículo.

Na venda ou na troca do veículo existem vários fatores analisados pelas lojas e pelas concessionárias nas suas avaliações, verificando o estado geral do veículo, além de examinar se ocorreu algum sinistro ou ocorrência envolvendo o veículo.

Neste artigo, busco esclarecer algumas ocorrências que podem levar a desvalorização do de 20% do veículo na revenda

Uma delas é o envolvimento do veículo em um sinistro que envolveu a seguradora, neste caso, é quando por algum motivo a seguradora teve que indenizar o segurado, seja simplesmente, por um para-choque ralado.

Quando isso ocorre, fica registrado em sites especializados que o veículo envolveu em um acidente, mesmo que não ocorra modificação estrutural comprometedora ou simplesmente um para-choque e porta ralada.

Outro motivo é a realização de boletim de ocorrência no veículo, seja por uma multa de trânsito com suspeita de clone de veículo ou por um pneu estourado na estrada, que para o ressarcimento o ente solicita a confecção de boletim de ocorrência para o ressarcimento.

Neste caso, fica registrado no histórico do veículo a ocorrência que em alguns Detrans expõe no extrato do veículo.

Em ambos os casos, o proprietário deste veículo perderá cerca de 20% na negociação do veículo, seja na venda para loja, concessionária ou realizar a venda para terceiros, pois este mesmo não realizando a consulta o vendedor tem o dever da informação da situação do veículo, por que o terceiro ao revender esse veículo sofrerá desconto.

Pois então, quem arca com essa desvalorização?

No primeiro caso, se o veículo se envolver em um sinistro é o responsável pela colisão que deve reparar o dano, ou seja, o concerto e a desvalorização. Já no segundo caso, a depender da ocorrência que se envolver, se na situação for referente ao pneu estourado na via, será o ente responsável pela via (pedágio, município, estado e União).

E em relação a venda do veículo para outra pessoa, que não envolva a loja e concessionária, o proprietário vendedor, se caso não realizar o desconto da desvalorização se o comprador descobrir pode requerer em juízo a compensação deste valor pago a mais.

Por fim, em todos os casos o consumidor tem o direito de reivindicar o ressarcimento desta desvalorização, desta forma, deve procurar um advogado de sua confiança para a possibilidade de direito e propor o ajuizamento da ação ou um acordo amigável com busca ao ressarcimento da perda da desvalorização.

Dr. Elton Pereira dos Santos
Advogado
OAB/PR 91.911

A perícia em local de sinistro de trânsito

Quando ocorre um sinistro (acidente) de trânsito, a primeira pergunta que surge é: **o que realmente aconteceu, quem foi o responsável?** A resposta precisa e técnica vem através da **perícia especializada**, ou seja, uma ferramenta de investigação que vai muito além da observação comum e que juntamente com o Boletim de Ocorrência e/ou Boletim de Atendimento de Sinistros de Trânsito, elaborados pelas autoridades de trânsito, seja ela, municipal, estadual ou federal, dará suporte necessário para os devidos esclarecimentos e causas.

A perícia em sinistros de trânsito tem como objetivo **reconstruir a dinâmica do evento**, identificar causas, trajetórias, velocidades, pontos de impacto (P.I) e área provável de impacto (P.A.I). O resultado? Um **laudo pericial completo**, que serve como prova técnica e imparcial em processos judiciais, administrativos e até acordos extrajudiciais.

Os Peritos devidamente cadastrados e especializados, utilizam conhecimentos de física, engenharia, medicina legal e criminalística para coletar, analisar e interpretar evidências encontradas no local.

O que será analisado na perícia?

- Condições da via: sinalização, iluminação, traçado, marcas de frenagem;
- Danos nos veículos: deformações, posição final, pontos de impacto;
- Conduta dos envolvidos: estado físico, sinais de embriaguez, documentações;
- Evidências complementares: testemunhas, imagens de câmeras, fragmentos encontrado no local.

O laudo pericial é a voz da ciência nos processos. Ele pode: auxiliar a determinar responsabilidades, serve como base para indenizações (reparações danos materiais e danos morais), ser utilizado em processos criminais e proteger direitos das partes envolvidas.

A perícia particular não substitui o Boletim de Acidente (BAAT) – (BATEU) – (LPAT) ou Boletim de Ocorrência (BO), mas complementa essas informações, sendo essencial para uma análise mais precisa e justa do sinistro.

Em um trânsito cada vez mais complexo e caótico, a perícia é uma ferramenta indispensável para que a verdade venha à tona, com responsabilidade, técnica e justiça.

O objetivo principal é reconstruir o evento ocorrido, identificar os vários fatores que levaram a causa do evento:

- **Reconstruir a dinâmica do sinistro:** Entender como o evento aconteceu, reconstituir passo a passo.

- **Identificar as possíveis causas:** Determinar as causas do sinistro, sejam elas humanas, mecânicas, estruturais ou ambientais.
- **Determinar velocidades dos veículos envolvidos:** Calcular a velocidade praticada pelo envolvidos no momento do sinistro.
- **Localizar os possíveis pontos de impacto:** (P.I) e (P.A.I.) e identificar onde os veículos exatamente colidiram, chocaram, tombaram, capotaram, etc.
- **Traçar trajetórias antes e após o impacto:** Determinar os percursos dos veículos antes, durante e após o impacto.
- **Auxiliar na atribuição de responsabilidades:** Contribuir para a identificação de quem foi o responsável pelo evento danoso (sinistro).

A perícia garante que nenhuma das partes envolvidas seja injustamente responsabilizada ou deixe de ser responsabilizada pelo ato praticado e é também uma forma de se auto proteger.

Dr. Wellington Santos Possetti
Advogado / Especialização em Gestão e Legislação de
Trânsito
OAB/PR 110.627

Mobilidade Urbana, Inclusão e Direitos Fundamentais: **Uma Reflexão Necessária Sobre Quem Caminha Pelas** **Cidades**

A discussão sobre mobilidade urbana no Brasil sempre foi tratada a partir de uma perspectiva predominantemente viária, concentrada em fluxos, tempos de deslocamento e engenharia de tráfego. Esse olhar técnico, embora importante, costuma silenciar a experiência real das pessoas que transitam diariamente pelas ruas. Menos ainda se fala sobre aquelas que convivem com limitações funcionais temporárias ou permanentes, e que, por isso, encontram barreiras praticamente invisíveis aos olhos da maioria.

Essa lacuna não afeta apenas cadeirantes ou pessoas com deficiência visível. O universo é muito mais amplo. Envolve quem sobreviveu a um AVC e passou a lidar com lentidão cognitiva e cansaço físico intenso. Envolve pessoas que convivem com Parkinson e enfrentam tremores ou rigidez muscular que surgem sem aviso. Inclui quem vive com Esclerose Múltipla, artrite reumatoide ou doenças degenerativas que tornam cada movimento um esforço calculado. E não se pode esquecer dos idosos, grupo crescente segundo o IBGE, que dependem de previsibilidade e segurança para manter a autonomia.

Essa realidade, ainda pouco discutida, confronta diretamente princípios estruturantes da Constituição Federal, como a dignidade da pessoa humana e a igualdade substancial. A Lei Brasileira de Inclusão reforça que acessibilidade e mobilidade são direitos que não se condicionam à boa vontade do Poder Público, mas que exigem atuação concreta, contínua e responsável.

A importância da informação na construção de **cidades mais humanas**

A experiência internacional tem mostrado que uma cidade só se torna verdadeiramente inclusiva quando oferece informação clara, acessível e distribuída de forma inteligente. Totens que combinam mapas táteis, QR codes, áudio e orientação visual facilitam a vida de quem precisa de apoio cognitivo ou sensorial para se orientar. Cidades como Barcelona, Melbourne e Copenhague já adotam sistemas que vão além do mero apontamento de ruas e oferecem contexto cultural, histórico e rotas amigáveis.

É importante evitar classificações de regiões como seguras ou inseguras, pois estudos clássicos de Jane Jacobs e pesquisas posteriores de Jan Gehl demonstram que esse tipo de categorização reforça estigmas e aprofunda desigualdades territoriais. O caminho mais sensato é indicar rotas acessíveis, bem iluminadas e monitoradas, sem rotular trajetos como problemáticos.

Ajustes simples que fariam grande diferença

No contexto brasileiro, medidas relativamente simples poderiam gerar impacto significativo. Calçadas padronizadas, bem executadas e fiscalizadas, por exemplo, eliminariam barreiras frequentes para quem possui limitação de mobilidade. Semáforos que ajustam o tempo de travessia conforme a demanda, já usados em metrópoles europeias e asiáticas, reduziram riscos para quem não consegue atravessar no ritmo esperado. Abrigos de ônibus acessíveis, com cobertura adequada, bancos confortáveis e informações visuais e sonoras, ampliariam o acesso ao transporte público. Campanhas educativas permanentes ajudariam a conscientizar sobre o impacto real de estacionar sobre a calçada ou bloquear rampas de acesso.

Essas mudanças conversam diretamente com o Estatuto da Cidade e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tratam da função social do espaço urbano e da necessidade de garantir equidade e acessibilidade universal.

Direitos na aquisição de veículos e o debate sobre quem se enquadra

A legislação brasileira prevê isenções tributárias para pessoas com deficiência física, visual, auditiva e intelectual, além de pessoas com doenças moderadas ou graves que reduzam a mobilidade ou comprometam a segurança ao dirigir. Os benefícios podem incluir isenção de IPI, IOF, ICMS e IPVA, conforme os critérios de cada ente federativo. Em situações nas quais a pessoa não pode conduzir, familiares podem ser indicados como condutores autorizados, assegurando que o benefício cumpra seu objetivo de ampliar a autonomia do beneficiário.

O TDAH entra ou não entra nesse rolo?

A dúvida é frequente, e a resposta exige precisão jurídica. O TDAH, isoladamente, não é considerado deficiência para fins de isenção tributária. De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão, deficiência exige impedimento de longo prazo que limite de forma significativa a participação social. O TDAH, conforme o DSM-5, é classificado como transtorno do neurodesenvolvimento e não atende automaticamente a esse critério.

Existe, contudo, uma zona cinzenta. Em casos nos quais o TDAH aparece associado a outras condições clínicas que geram limitações funcionais severas e amplamente documentadas, é possível discutir a concessão administrativa ou judicialmente. Precedentes do Superior Tribunal de Justiça indicam que o ponto decisivo é a comprovação do impacto funcional, e não apenas o diagnóstico em si.

Projeto de um País inclusivo

A construção de cidades inclusivas não depende apenas de obras físicas, mas de postura ética, visão de futuro e compromisso social. Mobilidade não é tema restrito ao urbanismo, e sim expressão direta de cidadania. O urbanista Jan Gehl lembra que primeiro moldamos as cidades e depois elas moldam quem somos. Se isso é verdade, cabe perguntar que tipo de país queremos ser: um que avança deixando parte da população para trás, ou um que reconhece que dignidade se expressa também no simples ato de caminhar sem medo, sem dor e sem barreiras.

Dra. Karla Pereira Coelho Martins
Advogada / Especialista em Trânsito, Gestão da
Mobilidade Urbana e Saúde Pública
OAB/PR 37.587

Referências

Jacobs, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo, Martins Fontes.

Gehl, Jan. Cidades para Pessoas. São Paulo, Perspectiva.

Brasil. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Brasil. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146, de 2015.

Brasil. Lei nº 12.587, de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana.

American Psychiatric Association. DSM-5. Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais.

Superior Tribunal de Justiça. AgInt no Recurso Especial nº 1.771.652/SP.

IBGE. Projeções Populacionais e Indicadores Sociais, 2023.

Paciência, desacelere o bem maior é a vida!

O tema nacional do mês amarelo de 2025 foi “Desacelere o bem maior é a vida”, neste mesmo sentido, a música composta por Dudu Falcão e Lenine, Paciência, que foi lançada no álbum, Na Pressão de 1999, expressa bem este tema.

A melodia calma que trata de momentos de paciência no cotidiano tão acelerado que vivemos, pois segundo a letra “Enquanto o tempo; Acelera e pede pressa; Eu me recuso, faço hora; Vou na Valsa”, porque, “A vida é tão rara”.

E mais, “A gente espera do mundo, e o mundo espera de nós; Um pouco mais de paciência”.

Neste sentido, a vida e o trânsito cada vez mais intenso nas cidades, nos exige um pouco mais de paciência, para nos desacelerar para preservar nosso bem maior a vida.

A história da composição desta música tem tudo a ver com o trânsito, pois foi após um trânsito caótico no Rio de Janeiro, Lenine chega na casa do Dudu Falcão e proseiam o trânsito e sobre a o estado de urgência que o mundo coloca na vida, desta prosa compuseram a música paciência, conforme afirma o artista Raul Ruffo

Mesmo quando tudo pede um pouco mais de calma
Até quando o corpo pede um pouco mais de alma
A vida não para
Enquanto o tempo acelera e pede pressa
Eu me recuso, faço hora, vou na valsa
A vida é tão rara
Enquanto todo mundo espera a cura do mal
E a loucura finge que isso tudo é normal
Eu finjo ter paciência
O mundo vai girando cada vez mais veloz
A gente espera do mundo, e o mundo espera de nós
Um pouco mais de paciência
Será que é tempo que lhe falta pra perceber?
Será que temos esse tempo pra perder?
E quem quer saber?
A vida é tão rara, tão rara
Mesmo quando tudo pede um pouco mais de calma
Mesmo quando o corpo pede um pouco mais de alma
Eu sei, a vida não para
A vida não para, não
Será que é tempo que me falta pra perceber?
Será que temos esse tempo pra perder?
E quem quer saber?
A vida é tão rara. Tão rara
Mesmo quando tudo pede um pouco mais de calma
Até quando o corpo pede um pouco mais de alma
Eu sei, a vida não para

A vida não para, não
A vida não para
A vida é tão rara

Portanto, só depende de nós para um trânsito melhor e seguro, desacelerar é preciso, ter paciência também, por que a vida é o bem maior e esta é tão rara, então Paciência, e desacelere o bem maior é a vida.

Dr. Elton Pereira dos Santos
Advogado
OAB/PR 91.911

Parecer Jurídico

Ementa: Desburocratização e flexibilização do processo de formação de condutores. Facultatividade da participação de centros de formação de condutores (autoescolas). Alteração do modelo de ensino teórico para EAD (assíncrono). Credenciamento de instrutores autônomos junto à SENATRAN. Formação de instrutores autônomos no modelo EAD. Legalidade. Diretrizes da Organização Mundial da Saúde e da Organização das Nações Unidas.

O presente parecer jurídico, de autoria da Comissão de Direito de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção Paraná, tem por objetivo tratar da proposta de flexibilização do processo de formação de condutores, ventilada pelo Ministério dos Transportes.

a) Relatório

O Ministério dos Transportes, por intermédio do Excelentíssimo Ministro Renan Filho, de forma pública e notória, vem divulgando proposta para a flexibilização do processo de formação de condutores, sob a justificativa de que o “custo financeiro” para obtenção da CNH – Carteira Nacional de Habilitação no Brasil é muito elevado, ao contrário do que ocorre em outros países, como por exemplo os Estados Unidos da América e a Inglaterra.

Segundo o Ministério dos Transportes, com base em um cruzamento de dados realizado pela SENATRAN – Secretaria Nacional de Trânsito, o valor expressivo do processo de formação, aliado às inúmeras burocracias e morosidades, são os principais fatores para que quase metade dos proprietários de motocicletas não possuam a licença necessária para pilotar.

Diante deste cenário, portanto, de maneira informal o Ministro Renan Filho¹ anunciou a sua proposta em entrevista à Folha de São Paulo, sustentando que a flexibilização do processo de habilitação seria capaz de legalizar inúmeros condutores que atualmente não dispõem de condições financeiras para obter a CNH. Dentre as principais medidas do pacote de flexibilização, o Ministro anunciou a facultatividade dos CFC's (autoescolas) no processo de formação de novos condutores, os quais poderiam escolher instrutores autônomos, formados por meio de cursos rápidos na modalidade EAD.

Ainda, de acordo com a aludida proposta, os instrutores autônomos poderiam ministrar aulas práticas em veículos particulares, sem as adaptações exigidas atualmente para os veículos de aprendizagem, como por exemplo os “pedais de duplo comando”, mecanismo utilizado pelos instrutores de CFC’s e examinadores dos DETRAN’s para intervir durante a aula/exame em caso de perigo ou risco de acidente/sinistro.

Por conseguinte, o Excelentíssimo Ministro Renan Filho sustentou que os candidatos à habilitação poderão se reunir em locais privados, como pátios de Igrejas e vias de Condomínios particulares, a fim de desenvolver e treinar suas habilidades, opção que diminuiria o “custo financeiro” para obtenção da CNH.

Recentemente, por intermédio das redes sociais da SENATRAN², o Secretário Nacional de Trânsito Aduvaldo de Lima Catão reforçou que a formação teórica dos candidatos à habilitação também seria objeto de alteração, na medida em que as atuais aulas presenciais e on line (síncronas) seriam substituídas pelo sistema EAD – Ensino à Distância (assíncrono – aulas gravadas). Inclusive, na mesma oportunidade, o Secretário registrou que o Ensino à Distância também seria utilizado para a formação de instrutores autônomos, diferentemente do atual modelo, que além de aulas teóricas exige o cumprimento de horas de estágio para aprimoramento prático da formação dos educadores de trânsito.

Pois bem. Tal proposta vem sendo objeto de críticas e debates por especialistas e pela sociedade civil, notadamente pelo fato de, aparentemente, não ter sido amplamente analisada nas Câmaras Temáticas de Trânsito do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

Diante do exposto, especialmente em razão de que a proposta em questão apresenta inegáveis reflexos socioeconômicos e para a segurança no trânsito, esta atuante Comissão de Direito de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana da Ordem dos Advogados do Brasil, Seção Paraná, resolveu confeccionar o presente parecer, nos termos abaixo.

b) Fundamentação

Inicialmente, cumpre esclarecer que nos termos do disposto no artigo 13, da Lei 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, o Conselho Nacional de Trânsito é composto por Câmaras Temáticas, que são órgão técnicos compostos por especialistas, com o objetivo estudar, oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para subsidiar decisões do colegiado, in verbis:

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

As Câmaras Temáticas, portanto, são responsáveis por promover debates técnicos, realizar estudos aprofundados, confeccionar pareceres, propor soluções e diretrizes, avaliar impactos e etc., auxiliando o colegiado na tomada de decisões para implementação de políticas públicas de trânsito e alterações da legislação.

É cediço que, na prática, nem todos os debates ou propostas de alterações na legislação de trânsito passam obrigatoriamente pelas Câmaras Temáticas. Entretanto, por óbvio, com fundamento nos princípios norteadores da Administração Pública, em especial os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, eficiência, motivação e do interesse público, entende-se recomendável que as matérias de alta complexidade técnica ou de grande impacto socioeconômico sejam previamente analisadas pelos especialistas, até mesmo como forma de evitar a politização das decisões

Nesse sentido, é forçoso reconhecer que a proposta de flexibilização do processo de formação de condutores apresenta grande impacto socioeconômico para o Brasil, seja pelo fato de estar em completo descompasso com a evolução legislativa de trânsito das últimas três décadas, bem como em relação as diretrizes das Organizações Mundiais; seja pelos inegáveis reflexos para os mais de 12.000 (doze mil) CFC's do país, tendo em vista que poderá comprometer substancialmente os índices de empregabilidade do setor.

Entretanto, ao que parece, o anúncio da multicitada proposta não foi precedido de estudo técnico das Câmaras Temáticas, tampouco foi objeto de análise de impacto regulatório por parte da Secretaria Executiva do Conselho, nos termos do que dispõe o artigo 12, inciso XVII, do Regimento Interno do CONTRAN (Resolução 820/2021).

Art. 12. São atribuições da Secretaria Executiva do CONTRAN: (...) XVII—realizar a análise de impacto regulatório das propostas normativas a serem editadas pelo CONTRAN.

Não obstante a suposta ausência de respaldo técnico, que subsidie uma decisão que melhor atenda ao interesse público, urge destacar que a proposta em questão também não respeitou o escrutínio legal do artigo 7º, também do Regimento Interno, o qual determina as “propostas de normas regulamentares do CTB e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito **serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias**, antes do exame da matéria pelo CONTRAN”. (grifo nosso)

Logo, embora o CONTRAN seja, em tese, competente para emanar atos normativos regulamentares que flexibilizem o processo de habilitação de condutores, imperioso se faz reconhecer que, com fundamento nos princípios norteadores da atividade pública, tais atos devem ser necessariamente precedidos de estudo técnico e necessitam seguir os protocolos e diretrizes impostas pela legislação de trânsito, sob pena de restar caracterizado vício de formalidade.

Pois bem. Após sedimentada esta premissa, convém salientar que os temas trânsito e mobilidade urbana são prioritários na agenda mundial. Inclusive, as Nações Unidas – ONU e a Organização Mundial da Saúde – OMS têm desempenhado papéis cruciais na formulação de políticas e diretrizes para reduzir as mortes no trânsito, que são uma das principais causas de mortes prematuras no mundo. Essas organizações reconhecem que os acidentes de trânsito não são "acidentes" inevitáveis, uma vez que podem ser prevenidos com estratégias eficazes e ações coordenadas.

Neste contexto, a ONU lançou duas décadas de ação para a segurança no trânsito (2011-2020 e 2021-2030)³, com o objetivo de reduzir pela metade o número de mortes e feridos em acidentes de trânsito globalmente. Dentre as diretrizes mundialmente difundidas, merece especial destaque o incentivo à educação e conscientização acerca das normas e condições necessárias para um trânsito mais seguro⁴.

Com o objetivo de reduzir a mortalidade no trânsito, muitos países estão investindo em formação e fiscalização mais rigorosa de seus motoristas, o que tem contribuído para a redução desses índices e, consequentemente, melhorado a segurança no trânsito. Como exemplo de sucesso deste modelo de educação continuado e rigoroso, citamos a Alemanha e o Japão, que alcançaram as taxas de 4,0 mortes/100 mil habitantes e 2,5 mortes/100 mil habitantes, respectivamente, enquanto o Brasil apresenta o índice alarmante de 16,6 mortes/100 mil habitantes⁵.

É importante frisar que além de uma formação mais rigorosa, esses países investem em educação e conscientização para o trânsito nas escolas, por intermédio de políticas públicas constantes, antes mesmo de o cidadão atingir a idade para participar do curso de formação de motorista.

Já no Brasil, muito embora o artigo 76, do Código de Trânsito Brasileiro, determine que a União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverão promover a educação para o trânsito na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, inclusive com a adoção de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança no trânsito, sabese que esta não é a realidade. Infelizmente, a grande maioria dos cidadãos só recebem instruções e conscientização sobre normas e segurança no trânsito dentro do centro de formação de condutores, durante o processo para obtenção da CNH:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do Contran e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de sinistros de trânsito com os núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Diante da ausência de educação de trânsito em todos os níveis de ensino, nos termos do que preconiza o dispositivo legal acima, resta inevitável a manutenção das aulas teóricas ministradas pelos CFC's nas modalidades presencial e on line (síncronas – em tempo real), pois torna o candidato à habilitação um sujeito ativo no aprendizado, uma vez que os educadores de trânsito podem lançar mão de inúmeras ferramentas pedagógicas interativas e dinâmicas, propiciando trocas de experiência, debates críticos sobre fatos e temas atuais, capazes de criar conscientização para o trânsito e moldar comportamentos.

Nos termos da proposta apresentada pelo Ministro dos Transportes, permitir que o ensino teórico (cidadania, meio ambiente, primeiros socorros, direção defensiva, legislação de trânsito e mecânica básica) seja ministrado na modalidade EAD – Ensino à Distância (assíncrono – gravado) é tornar o candidato à habilitação um sujeito passivo das informações, sem senso crítico, capaz de ter êxito no teste do DETRAN, porém, com dificuldade de moldar seu comportamento.

Enfim, vale dizer que a ausência de compromisso estatal em relação às políticas pública de trânsito exigidas pelo supracitado artigo e, sobretudo, com as diretrizes estabelecidas pelas Nações Unidas – ONU e a Organização Mundial da Saúde – OMS, somada às nossas características culturais; falta de fiscalização em determinadas regiões; infraestrutura precária das vias públicas; ausência de sinalizações adequadas e de investimento em mobilidade urbana, nos conduz para um índice de mortalidade alarmante.

Em outras palavras, o índice em questão é fruto de inúmeros fatores que necessitam ser analisados e melhorados, não podendo ser atribuído tão somente a qualidade da formação dos motoristas.

É preciso esclarecer que flexibilizar não é sinônimo de desburocratizar, razão pela qual qualquer medida que tenha por objetivo facilitar o “acesso” à CNH deve ser amplamente debatida e precedida de estudos técnicos, nos termos da legislação vigente, preservando a segurança no trânsito e, por conseguinte, a redução do índice de mortalidade.

Por mera argumentação, é válido afirmar que a CNH possui uma inegável função social, promovendo autonomia e inclusão social do cidadão, na medida em que lhe garante melhor acesso ao mercado de trabalho e oportunidades de mobilidade. Sendo assim, é dever do Poder Público criar políticas que viabilizem o acesso à CNH para pessoas de baixa renda, assim como ocorre com inúmeros outros programas sociais de inclusão.

Com vistas a propiciar que pessoas de baixa renda tenham acesso à CNH, grande parte dos Governos Estaduais, a exemplo do Estado do Paraná, bem como o próprio Governo Federal já estruturaram programas sociais, denominados de “CNH Social”, por intermédio dos quais as pessoas elegíveis serão beneficiadas com o custeio público do processo de habilitação⁶.

Por isto, não parece crível que, a despeito dos nossos índices alarmantes de mortes no trânsito, justifique-se a substancial flexibilização do processo de formação de motoristas para que pessoas de baixa renda tenham melhor acesso à CNH, quando tal inclusão deveria ser solucionada por meio de programas sociais específicos, a exemplo da “CNH Social”.

De outro vértice, sustentar que a legalização de milhões de motoristas infratores, que dirigem/pilotam sem a devida licença, depende da facilitação do processo, é reconhecer a ineficiência da Administração Pública no exercício do seu Poder de Fiscalização, preferindo legalizar a “qualquer custo” do que fiscalizar e criar políticas públicas para os mais carentes.

É razoável que o Brasil se aproxime de modelos que trouxeram resultados efetivos para outras Nações. Neste sentido, em que pese o Excelentíssimo Ministro Renan Filho tenha trazido à baila o modelo de formação de condutores Norte-americano, que é mais facilitado em alguns Estados, os dados públicos demonstram que este talvez não seja um modelo a ser seguido, uma vez que o índice dos Estados Unidos da América é de 12,9 mortes/100 mil habitantes, muito próximo dos números do Brasil.

Contudo, há de se mencionar que reconhecidamente os Estados Unidos da América possuem melhor infraestrutura viária, com rodovias bem iluminadas e sinalizadas, assim como a notória fiscalização ostensiva. Isto é, deixando de lado as diferenças culturais, é válido concluir que a adoção do modelo de ensino Norte-americano poderá ser capaz de alavancar ainda mais os índices de mortalidade no trânsito em nosso país, notadamente se analisarmos os demais itens da proposta, que contempla a formação de instrutores autônomos por meio de cursos EAD, sem estágio prático;

a possibilidade de ministrar aulas práticas em veículos particulares, sem sinalização de aprendizagem e “pedais de duplo comando”; a autorização para realização de aulas práticas de motocicleta em via pública; e a facultatividade dos CFC’s, que atualmente dispõe de corpo docente especializado (ex. Diretor Geral e de Ensino) e rigorosa fiscalização pedagógica.

Por óbvio, tamanha flexibilização do processo de habilitação coloca em risco não somente os candidatos à habilitação e a qualidade do ensino, mas também pedestres, ciclistas e outros condutores, especialmente diante da ausência de habilidade prática dos novos instrutores autônomos e da falta dos “pedais de duplo comando”.

c) Conclusão

Diante de todo o exposto, esta Comissão se posiciona desfavorável a proposta apresentada pelo Excelentíssimo Ministro dos Transportes Renan Filho, sobretudo pela ausência dos debates técnicos nas respectivas Câmaras Temáticas e da inobservância do escrutínio legal. Tendo em vista que a medida em questão poderá resultar em inegáveis impactos socioeconômicos, em especial no que concerne à segurança no trânsito e a empregabilidade do setor, sugere-se a realização de estudos mais precisos para subsidiar uma decisão que melhor atenda ao interesse público.

Dr. Douglas Bienert
Advogado / Pós Graduação em Processo Civil
Presidente da Comissão de Direito de Trânsito, Transporte e
Mobilidade Urbana da OAB/PR
OAB/PR 64.155

Dr. Gustavo Pereira Coelho Martins
Advogado / Membro da Câmara Temática de
Educação no Trânsito do Contran
Pós Graduação em Direito Empresarial
OAB/PR 47.468

Referências

1 <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2025/07/governo-lula-estuda-acabar-com-obrigacao-deautoescola-para-carteira-de-motorista-diz-ministro.shtml>

2 <https://www.instagram.com/reel/DNEZifcubQh/?igsh=eTk0MJllyTFxZG1m>

3 <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

4 Em setembro de 2020, a Assembleia Geral da ONU adotou a resolução A/RES/74/299 "Melhorando a segurança rodoviária global", proclamando a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2021-2030, com a meta ambiciosa de prevenir pelo menos 50% das mortes e ferimentos no trânsito até 2030. A OMS e as comissões regionais da ONU, em cooperação com outros parceiros na Colaboração da ONU para a Segurança Rodoviária, desenvolveram um Plano Global para a Década de Ação, que foi lançado em outubro de 2021. O Plano Global alinha-se com a Declaração de Estocolmo, enfatizando a importância de uma abordagem holística para a segurança viária e apelando a melhorias contínuas no projeto de estradas e veículos; ao aperfeiçoamento das leis e da aplicação da lei; e à prestação de cuidados de emergência oportunos e vitais para os feridos. O Plano Global também reflete a promoção, pela Declaração de Estocolmo, de políticas que promovam o uso de caminhadas, ciclismo e transporte público como modos de transporte inerentemente saudáveis e ecologicamente corretos. Os progressos alcançados durante a Década de Ação para a Segurança no Trânsito (2011-2020) lançaram as bases para uma ação acelerada nos próximos anos. Entre as conquistas estão a inclusão da segurança no trânsito na agenda global de saúde e desenvolvimento, a ampla divulgação de orientações científicas sobre o que funciona, o fortalecimento de parcerias e redes e a mobilização de recursos. Esta nova Década de Ação oferece uma oportunidade para aproveitar os sucessos e as lições dos anos anteriores e, a partir deles, salvar mais vidas. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-actionfor-road-safety-2021-2030>

5 Instituto Nacional Mulheres pelo Trânsito. <https://www.instagram.com/p/DNG9x8oyejX/?igsh=NTdsODRnOW05MndI>

6 <https://www.gov.br/mulheres/pt-br/central-de-conteudos/noticias/2025/julho/cnh-social-nova-lei-amplia-acesso-a-habilitacao-para-pessoas-de-baixa-renda-e-promove-autonomia-das-mulheres>

ROTA BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO E ADEÇÃO DO BRASIL À CONVENÇÃO TIR DE 1975: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

Fernando Vogel Cintra¹

RESUMO: O artigo analisa a importância geopolítica e logística do transporte internacional de cargas, destacando a Rota Bioceânica de Capricórnio como projeto estratégico para conectar Brasil, Paraguai, Argentina e Chile aos portos chilenos do Pacífico. O artigo explora como o transporte historicamente serve como instrumento de dominação espacial, com base nos ensinamentos de Friedrich Ratzel e Mário Travassos. O artigo aborda a Convenção TIR de 1975 como marco jurídico essencial para agilizar o transporte rodoviário internacional, reduzindo burocracia e tempos de fronteira. O artigo conclui que a implementação conjunta da infraestrutura física (Ponte Internacional Bioceânica) e do arcabouço legal (Convenção TIR) potencializará o comércio com a Ásia, reduzindo em até 40% o tempo atual de transporte de cargas para a China

PALAVRAS-CHAVE: 1. Rota Bioceânica de Capricórnio. 2. Convenção TIR de 1975. 3 Geopolítica. 4. Ponte Internacional Bioceânica. 5. Transporte terrestre de cargas.

INTRODUÇÃO

Ao discorrer sobre a importância da atividade do transporte de cargas, Rosa Maria de Andrade Nery e Nelson Nery Junior² assinalam as seguintes peculiaridades inerentes à referida atividade econômica:

A matéria é tão abrangente que envolve conhecimento e prática multidisciplinar, de direito constitucional, administrativo, tributário, comercial, direito internacional público e privado, direito do consumidor, direito cambial, direito ambiental, direito do trabalho, sendo regida também por microssistemas, como ocorre com o transporte rodoviário interestadual ou urbano, aéreo ou multimodal de carga, apenas para nos referirmos a algumas especiais formas de realizar essa atividade, ou de firmar o negócio jurídico de transporte.

Nesse sentido, o presente estudo adota uma abordagem interdisciplinar, buscando promover uma integração e fusão de horizontes (no sentido de Hans-Georg Gadamer³) para alcançar uma compreensão mais completa do objeto de estudo.

O TRANSPORTE COMO DOMINAÇÃO DO ESPAÇO À LUZ DA GEOPOLÍTICA

Desde os primórdios da geopolítica, concebida como uma ciência orientada – de forma independente da geografia física tradicional – em torno dos conceitos de espaço, território e posição, o transporte foi pensado como uma forma de dominação do espaço.

Na literatura estrangeira, o célebre alemão Friedrich Ratzel⁴, em sua obra exemplar sobre geografia política publicada ainda no final do século XIX, definia a essência geográfica do transporte da seguinte maneira:

Transporte é o movimento espacial de pessoas e bens para objetivos específicos, com o propósito de equilibrar a dotação natural da Terra e dos seres humanos; correio, telégrafo e telefone, que transportam pensamentos humanos, são indissociáveis desse transporte, embora em muitos casos sua função esteja apenas na troca de ideias. Se o transporte significa o movimento de pessoas, bens e pensamentos de um local para outro, então sua natureza geográfica é clara desde o início: ele parte de um lugar ou ponto da Terra e se direciona para outro, conectando assim dois lugares ou dois pontos da Terra por meio do caminho que percorre. Temos, então, três fatos geográficos: a área de partida, a área de destino ou final e o caminho.

A partir disso, infere-se que o transporte de bens possui uma inescapável dimensão geográfica e, mais do que isso, geopolítica.

Passando à literatura nacional sobre o tema, Mário Travassos despontou como o maior precursor do pensamento geopolítico no país, ao publicar, em 1938, sua obra hoje clássica “Projeção Continental do Brasil”⁵, na qual analisou de forma minuciosa o espaço do continente sul-americano, de modo a ensaiar uma síntese geográfica do Brasil, em termos de um Brasil Platino e um Brasil Amazônico:

Depois que se tem esquadrinhado a massa continental sul-americana, mesmo que se não queira, fica-se a pensar no papel que caberá, nesse conjunto, ao território brasileiro, contendo mais de dois terços das costas do Atlântico, de terras da vertente atlântica cujo dinamismo hidrográfico se manifesta decisivo segundo seus dois formidáveis compartimentos – o platino e o amazônico. (...)

Quer dizer que excentricamente, por via marítima, ou concêntricamente, por vias terrestres, o papel funcional dessas regiões é de ligar, homogeneizar, amarrar os dois brasis essenciais, do ponto de vista continental, o platino e o amazônico.⁶

No entendimento de Travassos, a expressão continental do Brasil poderia ser formulada de uma maneira que já prefigurava, desde então, a multimodalidade no transporte:

O fato decisivo, quando se olha para o conjunto do território brasileiro, engastado na massa continental sul-americana, reside nas notáveis possibilidades viatórias, já em franca manifestação prática, que se traduzem, quer na neutralização do poder concêntrico da bacia platina, quer na força de atração do Amazonas, quer na capacidade coordenadora do litoral atlântico em relação a ambas essas altas manifestações de potencial econômico e político que o Brasil tem em suas mãos⁷. Com o que já existe facilmente se poderá chegar à organização de uma rede mista, em que todos os meios de transportes se encontrem perfeitamente vinculados uns aos outros, em que se realize a pluralidade dos transportes, imposta por nosso tipo continental. Mas o que não se pode negar é que, dados os aspectos geográficos sul-americanos que vimos focalizando – como aspectos essenciais ou como signos de inquietação política – somente sob o domínio da pluralidade dos transportes poderá o Brasil exprimir toda a força de sua imensa projeção coordenadora no cenário da política e economia continental, tal como incontestavelmente lhe compete.⁸

Não bastasse isso, Travassos cunhou a noção de “Brasil Longitudinal”⁹, imbuída de relevante força coordenadora – à qual, como se demonstrará ao longo do presente trabalho, denota singular antevisão dos futuros esforços de integração regional:

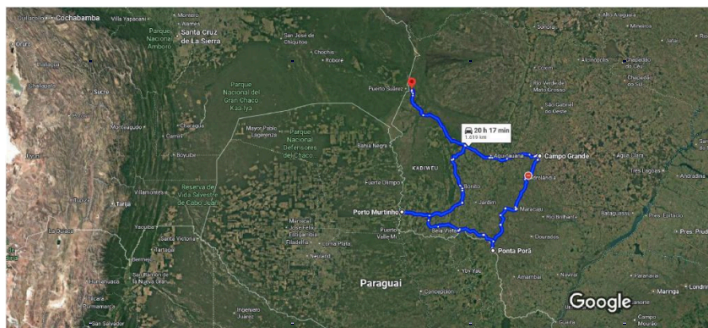
Examinadas, e conseqüentemente admitidas, certas manifestações geográficas da massa continental sul-americana, tão bem como do território brasileiro, manifestações que vimos pondo em foco, ressalta de modo indiscutível a importância de nossas comunicações longitudinais, quer do ponto de vista da unidade brasileira, quer como fecho da projeção coordenadora do Brasil no ponto de vista continental.¹⁰

Na totalização desses fenômenos cabe ao território brasileiro melhor quinhão, devido aos tratos amazônico e matogrossense que prolongam suas extremidades Norte e Sul, em convergência sobre o próprio centro da massa continental. O trato amazônico, pelas naturais possibilidades carreadoras do Amazonas, vale por si mesmo. O trato matogrossense, por sua posição, prolongando territórios litorâneos, permite, por vias terrestres estabelecidas em concordância, grande poder carreador dos confins mediterrâneos rumo ao oceano. Amarrando-os, como poderoso imã, nosso litoral se arquieja segundo os segmentos balizados respectivamente pelos portos de S. Francisco Santos, Rio-S. Salvador, Natal-Belém, oferecendo assim três superfícies de contacto aos feixes de circulação marítima do Atlântico Sul.¹¹

Nessa ordem de ideias, Travassos revelava, desde a primeira metade do século XX, uma profunda consciência da relevância geopolítica do estado do Mato Grosso:

Mato Grosso é a superfície de contacto da civilização brasileira com o conjunto dos problemas de toda a sorte que se processam em torno de nossas fronteiras vivas do sudoeste. E o sul de Mato Grosso muito bem se pode definir como a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para Santos. Nesse particular, o setor compreendido entre Corumbá, Campo Grande e Ponta Porã há de ter, num futuro não remoto, a significação político-econômica de uma Santos mediterrânea.¹²

Não por coincidência, a Ponte Internacional Bioceânica – da qual se falará mais ao longo deste trabalho – está localizada, na margem brasileira do Rio Paraguai, na cidade de Porto Murtinho/MS, a qual dista poucas horas de Ponta Porã, de Corumbá e de Campo Grande, conforme mapa adiante transcrito:



Desse modo, o pensamento geopolítico de Travassos parece ter sido capaz de influenciar até mesmo políticas do Governo Federal implementadas quase um século depois da publicação de sua obra prima.

A outro giro – e escrevendo já na segunda metade do século XX –, Jean Gottman¹³, em seu tratado sobre a significância do território, discorreu sobre as finalidades políticas na organização do espaço, de modo a salientar a tensão entre a segurança e a acessibilidade do território nestes termos:

Os meios de garantir a acessibilidade mudaram tão rapidamente nos últimos tempos que o espaço acessível parece ter mantido poucas características estáveis. No entanto, na realidade, poderosos instrumentos políticos foram criados para corrigir a fluidez e restaurar certa estabilidade. Na época dos conquistadores, geralmente levavase de seis a oito semanas para cruzar o Atlântico; os aviões modernos voam através do mesmo oceano em seis a oito horas; mas pode muito bem levar seis semanas ou mais para obter os documentos oficiais necessários para fazer a viagem. As habilidades da burocracia sabem compensar a aceleração do transporte. As circunstâncias de acessibilidade ainda variam de período para período e de país para país, mesmo de acordo com a condição jurídica dos indivíduos envolvidos. A acessibilidade no espaço é organizada, em todos os momentos da história, para servir a objetivos políticos, e um dos principais objetivos da política é regular as condições de acesso.

Como é cediço, a referência feita por Gottman aos atrasos gerados pela burocracia ilustra de maneira perspicaz a necessidade de encontrar soluções jurídicas adequadas para garantir a acessibilidade no espaço.

Entre os pensadores recentes que se ocuparam com a geopolítica em uma vertente mais ligada à geografia e aos sistemas de transportes, mostra-se esclarecedora a lição de Jean-Paul Rodrigue¹⁴ acerca da natureza da logística:

Derivada do grego *logísticos* (calcular), a palavra logística é polissêmica. No século XIX, os militares a definiam como a arte de combinar todos os meios de transporte, reabastecimento e alojamento de tropas. No contexto contemporâneo, refere-se às operações necessárias para que as mercadorias estejam disponíveis nos mercados ou em locais específicos.

Na virada do século XXI, as diversas ideias sobre geopolítica, transporte e logística apresentadas até aqui encontraram um substrato fático – no contexto da América Latina e do Sul – na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), a qual foi criada no ano de 2000 em Brasília por 12 países sul-americanos.

Em 2009, a IIRSA foi incorporada à UNASUL (União de Nações Sul-Americanas) sob o COSIPLAN (Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento).

E é nesse contexto que se insere a Rota de Integração Latino-Americana (RILA), acerca da qual se acham referências na imprensa sob as mais variadas denominações: “Corredor Bioceânico”, “Rota Bioceânica”, “Canal do Panamá Terrestre”, “Corredor Capricórnio”, ou “Rota Bioceânica de Capricórnio”.

A Rota Bioceânica de Capricórnio é, por conseguinte, um projeto estratégico para os quatro países envolvidos (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile), criando uma saída alternativa pelo Oceano Pacífico e facilitando o acesso do Brasil e de outros países da América Latina aos mercados asiáticos, tal como China.

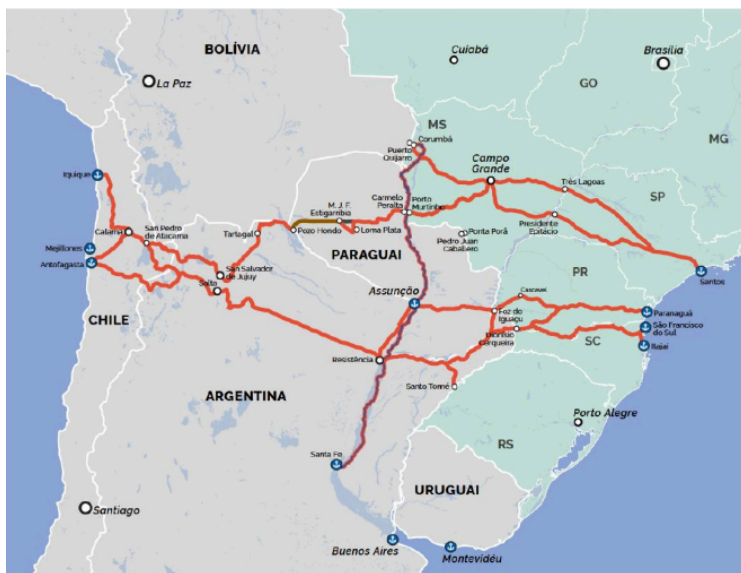
A ideia básica é ligar o porto de Santos (SP) e Paranaguá (PR) aos portos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, no Chile, em trajetos variáveis entre 2.396 km e 3.320 km, atravessando a Cordilheira dos Andes.

Um dos maiores gargalos logísticos encontrados nessa rota será resolvido com a construção da Ponte Internacional Bioceânica, ligando as cidades de Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul) e Carmelo Peralta (Paraguai).

Nesse sentido, colhe-se do Relatório sobre as Rotas de Integração Sul-Americana¹⁵, elaborado pela Secretaria de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento:

A Rota 4 permitirá a conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico, essencialmente por via rodoviária. O caminho ligará Santos-SP e Paranaguá-PR a Iquique, Antofagasta e Mejillones, no Chile, passando pelo Paraguai e a Argentina. Outra finalidade é ativar a economia de áreas historicamente apartadas do processo de desenvolvimento dos quatro países: o Centro-Oeste brasileiro, o Chaco paraguaio, o Noroeste argentino e o Norte chileno. No Brasil, a rota contempla integralmente Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina. As estradas que saem do território brasileiro pelas cidades fronteiriças de Porto Murtinho-MS, Foz do Iguaçu-PR e Dionísio Cerqueira-SC, apesar de estarem em diferentes latitudes, convergem para Salta e San Salvador de Jujuy, na Argentina, antes de cruzar a Cordilheira dos Andes no sentido dos portos chilenos no Pacífico.

Dessa forma, o traçado da Rota Bioceânica de Capricórnio pode ser representado por meio da imagem adiante⁶:



No caso específico do Paraguai, ver-se-á uma autêntica transformação de um país encravado ("landlocked") para um país conectado por terra ("land-linked") – e não somente a um oceano, mas a dois oceanos ao mesmo tempo, isto é, o Atlântico e o Pacífico.

AS CONVENÇÕES TIR E SUA INTERNALIZAÇÃO NO DIREITO BRASILEIRO

No item anterior, falou-se acerca da integração do espaço continental da América do Sul por meio de obras ambiciosas de infraestrutura viária.

Aliado a isso, exsurge, como importante precursora, em termos de arcabouço jurídico-normativo, a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), correspondente ao maior grupo latino-americano de integração.

Como se sabe, a ALADI é formada por treze países-membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, 9 Uruguai e Venezuela, representando, em conjunto, 20 milhões de quilômetros quadrados e mais de 510 milhões de habitantes.

O Tratado de Montevideu de 1980, em âmbito jurídico global, constitutivo e regulador da ALADI, foi assinado em 12 de agosto de 1980, estabelecendo os seguintes princípios gerais:

Pluralismo em matéria política e econômica, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latinoamericano, flexibilidade, tratamentos diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos países-membros e multiplicidade nas formas de concertação de instrumentos comerciais.

De maneira específica, no tocante ao transporte terrestre de cargas – tema central do presente estudo –, tem-se que o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) foi subscrito em setembro de 1990 no âmbito do referido Tratado de Montevideu de 1980 e serviu de marco jurídico para a prestação de serviços de transporte terrestre em sete países-membros da Associação (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai).

Na perspectiva interna ao ordenamento jurídico brasileiro, o Decreto no 99.704, de 20 de novembro de 1990, dispôs sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai.

Sob a égide do Decreto no 99.704/1990, aliás, várias controvérsias desaguarão no Poder Judiciário, de forma específica na Justiça Federal, discutindo, sobretudo, a legitimidade do representante de empresa estrangeira para responder por multas imputadas à empresa¹⁷.

Tal acordo, entretanto, não revela aptidão para satisfazer a todas as necessidades e demandas que serão geradas pela Rota Bioceânica de Capricórnio, razão pela qual os países envolvidos se orientaram para a adoção de um novo arcabouço normativo: a Convenção TIR.

À guisa de introdução para o exame desse tratado internacional, pode-se dizer que o Sistema de Trânsito Aduaneiro TIR (Transports Internationaux Routiers) corresponde a um sistema internacional de trânsito aduaneiro para mercadorias.

Conforme o Manual do TIR, valiosa publicação editada pela Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), os trabalhos no sistema de trânsito TIR começaram logo após a Segunda Guerra Mundial, sob os auspícios da UNECE¹⁸. O primeiro Acordo TIR foi concluído em 1949 entre um pequeno número de países europeus. O sucesso deste esquema limitado levou à negociação de uma Convenção TIR, que foi adotada em 1959 pelo Comitê dos Transportes Interiores e entrou em vigor em 1960. Esta primeira Convenção TIR foi revista durante uma Conferência de Revisão em novembro de 1975, para considerar a experiência prática na operação do sistema e dar resposta aos avanços técnicos e às novas exigências aduaneiras e de transporte. A Convenção TIR revista de 1975 entrou em vigor em 1978.

No tocante à cobertura geográfica, de acordo com o Manual do TIR, a Convenção TIR possui 78 partes contratantes, incluindo a União Europeia¹⁹. A convenção abrange uma grande parte do continente euro-asiático, estende-se ao Norte da África e possui partes contratantes na América do Norte e do Sul. China, Índia, Paquistão, o Estado da Palestina e o Catar são os países mais recentes a terem aderido à Convenção. O sistema TIR está operacional em 65 países.

Com relação aos objetivos da Convenção TIR²⁰, os sistemas de trânsito aduaneiro são concebidos para facilitar, na maior medida possível, o movimento de mercadorias no comércio internacional e para fornecer a segurança exigida pelas administrações aduaneiras, conforme explicitado pelo Manual do TIR.

A Convenção TIR oferece, dessa forma, vantagens tanto para as administrações aduaneiras, quanto para a indústria do transporte e para o meio ambiente, consoante o Manual do TIR²¹.

No que diz respeito aos princípios que regem a Convenção TIR, eles podem ser divididos em cinco requisitos básicos ou pilares, de acordo com o Manual do TIR²²:

- (1) As mercadorias devem viajar em veículos ou contêineres seguros para fins aduaneiros;
- (2) Durante todo o percurso, os impostos e taxas em risco devem ser cobertos por uma garantia internacionalmente válida;
- (3) As mercadorias devem ser acompanhadas por um documento aduaneiro internacionalmente aceito (Carnê TIR) ou estar sob o procedimento eTIR, aberto no país de partida e que sirva como declaração aduaneira nos países de partida, trânsito e destino;
- (4) As medidas de controle aduaneiro realizadas no país de partida devem ser aceitas por todos os países de trânsito e destino;
- (5) O acesso ao procedimento TIR para:
 - associações nacionais emitirem Carnês TIR e atuarem como garantidoras;
 - pessoas físicas e jurídicas utilizarem Carnês TIR; e
 - organizações internacionais assumirem a responsabilidade pela organização e funcionamento efetivo de um sistema de garantia internacional;deve ser autorizado, conforme apropriado, pelas autoridades nacionais competentes ou pelo Comitê Administrativo TIR.

Por derradeiro, e em sintonia com o Manual do TIR²³, pode-se concluir que, desde sua criação em 1949, o sistema TIR é o único sistema global de trânsito aduaneiro que demonstrou desempenhar um papel importante na facilitação do comércio e do transporte internacional. Atualmente, o sistema TIR enfrenta novos desafios, como métodos novos e mais sofisticados de fraude e contrabando, mudanças nos cenários econômicos e políticos, além de tendências emergentes nos padrões de comércio – inclusive devido à adesão de novas Partes Contratantes que devem começar a utilizar o sistema no futuro próximo. Dessa forma, a implementação do eTIR tornou-se agora um imperativo político, para garantir a viabilidade do sistema por meio de maior segurança e facilitação.

Situando o foco da presente análise, a partir desse momento, no plano do ordenamento jurídico brasileiro, cumpre lembrar o disposto pelo art. 178 da Constituição da Federal: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”

Isso está em harmonia com o abalizado magistério de Rosa Maria de Andrade Nery e Nelson Nery Junior²⁴, segundo os quais, embora o Código Civil seja o diploma central a reger o contrato de transportes, o tema não se encerra no tratamento dado pelo CC, ensejando, também a aplicação do direito internacional privado.

E isso porquanto, como muito bem colocado pelos autores referidos há pouco²⁵:

Essa utilidade privada, a que serve o direito internacional privado, é a marca do aspecto privado dessa província disciplinar do direito e alcança, bem por isso e sem dúvida, toda a execução de contrato dito de transporte internacional, tendo como finalidade a mudança de lugar de pessoas, coisas e bagagens, em espaços que ultrapassam os limites territoriais de uma nação, seja qual o meio (ou meios) empregado(s) para a travessia e o deslocamento dessas coisas ou pessoas.

Pode-se dizer, portanto, que os contratos de transporte – que são celebrados para se cumprir em espaço de mais de uma nação – desafiam quotidianamente a aplicação do direito internacional privado, ou seja, provocam a incidência de tratados e convenções internacionais.

Nessa ordem de ideias, em 10/09/2024, o Poder Executivo apresentou a Mensagem no 801/2024 na Câmara dos Deputados, submetendo à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

Na exposição de motivos elaborada pelos Ministérios das Relações Exteriores, Fazenda e Transportes, argumentou-se que, ao aderir à Convenção TIR, o Brasil proporcionará às instituições públicas e privadas maior agilidade nos procedimentos relacionados ao controle aduaneiro nas fronteiras e reduzirá a burocracia aplicável ao transporte internacional, o que contribui para a melhoria do ambiente de negócios no país. Além disso, deverá ser reduzido, consideravelmente, o tempo de espera na fronteira de veículos que transportam mercadorias²⁶.

Em 27/08/2025, foi aprovado o parecer do Relator, Dep. Arlindo Chinaglia (PTSP), pela aprovação do texto da Convenção TIR de 1975. Extraí-se do seu voto o seguinte e esclarecedor trecho²⁷:

No Cone Sul, há três outras Partes Contratantes da Convenção TIR, a Argentina, o Chile e o Uruguai, de modo que a região também pode beneficiar-se das complementaridades entre o ATIT e a Convenção TIR. A simplificação no sistema de trânsito aduaneiro pode, nesse sentido, amainar problemas crônicos nas fronteiras do Brasil com Argentina e Uruguai, como o longo tempo de espera de caminhões de carga, bem como os problemas sanitários e de segurança decorrentes dessa situação. Ademais, a aprovação da Convenção pode significar aporte normativo de monta para que a rota bioceânica atinja seu pleno potencial como rota logística de alto desempenho, com uma redução estimada em 17 dias no transporte de mercadorias até portos do Pacífico.

Em idêntico sentido, o Relatório Anual de 2024 da União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU), defendeu o uso do TIR na América do Sul, como meio de incrementar o comércio entre os países da região. De maneira específica, o relatório vinculou o TIR ao corredor bioceânico nos seguintes termos²⁸:

Na 11ª Reunião do Grupo de Trabalho do Corredor Bioceânico, organizada pelo Ministério das Relações Exteriores do Paraguai, a IRU (União Internacional de Transportes Rodoviários) instou líderes da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai a avançarem na implementação operacional do sistema TIR (Transports Internationaux Routiers) ao longo desse importante corredor que conecta os oceanos Atlântico e Pacífico. O sistema TIR desempenhará um papel vital na adequação do corredor aos padrões globais e no impulso ao crescimento regional.

Importa destacar ainda, para os propósitos do atual estudo, a Cláusula de Arbitragem Obrigatória, introduzida pelo artigo 57 da Convenção TIR, cuja redação é a seguinte:

Artigo 57 Solução de controvérsias 1. Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes a respeito da interpretação ou da implementação da presente Convenção deverá ser, na medida do possível, resolvida por meio de negociação entre as Partes em litígio ou por outros meios de solução.

Tal cláusula prevê a solução de controvérsias na via de um tribunal arbitral, tendo seu escopo de incidência voltado, naturalmente, aos países correspondentes às partes contratantes.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

No tocante aos desafios que a Rota Bioceânica de Capricórnio poderá colocar para as empresas de transporte de cargas brasileiras, o principal que avulta é carência de mão de obra adequada, ou seja, motoristas carreteiros com experiência em fretes internacionais e com conhecimento básico em espanhol.

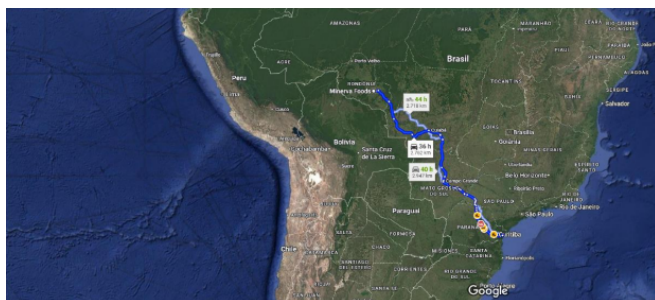
Aliás, como é cediço, a falta de motoristas capacitados é um dos maiores desafios enfrentados pela indústria do transporte terrestre de cargas no mundo inteiro.

Já no que diz respeito às oportunidades, podem ser destacadas as seguintes vantagens para a indústria do transporte: nos termos do procedimento TIR, as mercadorias podem cruzar fronteiras com interferência mínima das administrações aduaneiras. Ao eliminar impedimentos tradicionais ao movimento internacional de mercadorias, o sistema TIR incentiva o desenvolvimento do comércio internacional, o que é particularmente importante no caso de países em desenvolvimento sem litoral – como é o caso do Paraguai. Ao reduzir atrasos no trânsito, o sistema TIR também possibilita economias significativas nos custos de transporte²⁹

Além disso, os operadores de transporte beneficiam-se da facilidade com que uma cobertura de garantia internacionalmente válida pode ser acessada a um custo razoável, devido à cadeia de garantia internacional exclusivamente concebida³⁰.

O procedimento eTIR, por sua vez, facilita ainda mais as operações de transporte e garante processos contínuos, por meio de: (1) redução dos tempos de espera nos pontos de passagem de fronteira, bem como do tempo total gasto para a conclusão dos processos de manipulação TIR; (2) possibilitar que os operadores de transporte obtenham garantias eletrônicas TIR fora do horário de trabalho normal; (3) eliminar a necessidade de os operadores de transporte obterem e devolverem fisicamente os Carnês TIR ou preencherem o Carnê TIR manualmente³¹

Tomando-se um exemplo prático, imagine-se um frete de carne bovina congelada que hoje sai de uma cidade como Rolim de Moura/RO tendo como destino Xangai (China), via Porto de Paranaguá/PR, e leva cerca de 36 horas para percorrer 2.762 km, conforme imagem reproduzida adiante:



DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

De lá, a carga leva de 40 a 50 dias para alcançar o porto de Xangai e passar pelo desembaraque aduaneiro.

Após a construção da Ponte Bioceânica e a finalização da Rota Bioceânica de Capricórnio, será possível exportar a carga pelo porto de Antofagasta, no Chile, reduzindo o tempo total estimado para 30 a 37 dias.

Por certo, isso pressupõe que o arcabouço jurídico correspondente à Convenção TIR já esteja implementado, para que as mercadorias consigam de fato cruzar as fronteiras nacionais com interferência mínima das administrações aduaneiras

Por derradeiro, vale notar que, em evento recente, o Ministro da Economia do Chile, Nicolás Grau, afirmou: *“Queremos que os caminhões saiam carregados do Brasil e voltem carregados do Chile. Há uma enorme oportunidade de complementaridade entre os dois países”*³².

CONCLUSÕES

A partir do estudo desenvolvido no presente trabalho, conclui-se que o esforço histórico de integração do continente sul-americano está em vias de materializar-se de uma forma sem precedentes com a construção da Ponte Internacional Bioceânica sobre o Rio Paraguai, inserida no contexto da Rota Bioceânica de Capricórnio. Tal projeto de infraestrutura alinha-se a um pensamento geopolítico de muitas décadas de existência, todavia pressupõe, para sua plena eficácia, um arcabouço jurídonormativo mais desenvolvido que o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, qual seja a Convenção TIR de 1975. Por fim, a iminente adesão do Brasil à referida convenção – desde que aliada à adesão do Paraguai, Argentina e Chile ao mesmo diploma normativo – trará relevantes oportunidades para as empresas de transporte de cargas do Brasil, bem como dos países vizinhos referidos há pouco.

Dr. Fernando Vogel Cintra
Advogado / Mestre em Filosofia
OAB/PR 102.197

Referências

1 Advogado inscrito na OAB/PR. Doutor em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Mestre em Filosofia pela mesma Universidade. Master of Laws (LL.M.) pela University of Southern California (USC). Bacharel em Direito, com láurea acadêmica pela UFRGS e Bacharel em Filosofia pela mesma Universidade.

2 NERY, Rosa Maria de Andrade. *Direito de Transportes*. 1. Ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. P. 39.

3 “Horizonte é o campo de visão, que compreende e abrange tudo que é visível a partir de um ponto. Na aplicação para a consciência pensante falamos então de estreiteza do horizonte, do possível alargamento de horizonte, da abertura de novos horizontes e assim por diante”. GADAMER, HansGeorg. *Wahrheit und Methode: Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik*. 6. Aufl. Tübingen: Mohr, 1990. P. 307.

4 RATZEL, Friedrich. *Politische Geographie*. 3ª. Ed. München e Berlin: R. Oldenbourg, 1923. P. 319.

5 TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. 3ª Edição. Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1938. P. 83.

6 *Ibidem*. P. 93.

7 *Ibidem*. P. 109-10.

8 *Ibidem*. P. 117.

9 TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. 3ª Edição. Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1938. P. 95.

10 *Ibidem*. P. 123.

11 *Ibidem*. P. 126.

12 *Ibidem*. P. 146-7

13 GOTTMANN, Jean. *The Significance of Territory*. Charlottesville: University of Virginia Press, 1973. P. 09.

14 RODRIGUE, Jean-Paul. *The geography of transport systems*. 6a. ed. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, 2024. Item 13.137.

15 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento, Secretaria de Articulação Institucional. *Rotas de integração Sul-Americana*. Brasília: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2024. P. 28.

16 *Ibidem*. P. 29.

17 ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. EXECUÇÃO FISCAL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. (I)LEGITIMIDADE PASSIVA. REPRESENTANTE DA EMPRESA ESTRANGEIRA. RECURSO IMPROVIDO.

1. O Decreto nº 99.704/90, que trata da execução do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, prevê ser o representante legal da pessoa jurídica estrangeira solidariamente responsável pelo pagamento das multas imputadas à empresa. 2. Negado provimento ao agravo de instrumento. (TRF4, AG 5031928-60.2022.4.04.0000, 4ª Turma, Relatora VIVIAN JOSETE PANTALEÃO CAMINHA, julgado em 12/07/2023). ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. EXECUÇÃO FISCAL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. (I)LEGITIMIDADE PASSIVA. REPRESENTANTE DA EMPRESA ESTRANGEIRA. RECURSO IMPROVIDO. 1. O Decreto nº 99.704/90, que trata da execução do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, prevê ser o representante legal da pessoa jurídica estrangeira solidariamente responsável pelo pagamento das multas imputadas à empresa. 2. Negado provimento ao agravo de instrumento. (TRF4, AG 5018033-32.2022.4.04.0000, 4ª Turma, Relator SÉRGIO RENATO TEJADA GARCIA, julgado em 22/03/2023).

18 UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). TIR Handbook. 2024. ed. Genebra: UNECE, 2024. Disponível em: . Acesso em: 24 ago. 2025. P. 01.

19 Ibidem. P. 02.

20 Ibidem. P. 04.

21 UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). TIR Handbook. 2024. ed. Genebra: UNECE, 2024. Disponível em: . Acesso em: 24 ago. 2025. P. 04.

22 Ibidem. P. 07.

23 Ibidem. P. 24-5.

24 NERY, Rosa Maria de Andrade. Direito de Transportes. 1. Ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. P. 38.

25 Ibidem. P. 42.

26 BRASIL. Poder Executivo. Mensagem no 801/2024. P. 02.

27 BRASIL. Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. Mensagem no 801/2024. Parecer do Relator. P. 15.

28 IRU (International Road Transport Union). Annual Report 2024. Genebra: IRU, 2024. Disponível em: < <https://www.iru.org/resources/iru-library/iru-annual-report-2024>>. Acesso em: 25 ago. 2025. P. 38

29 UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). TIR Handbook. 2024. ed. Genebra: UNECE, 2024. Disponível em: . Acesso em: 24 ago. 2025. P. 05-06.

30 Ibidem. P. 05-06.

31 Ibidem. P. 05-06.

32 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Em evento com o presidente do Chile, Gabriel Boric, Tebet diz que Rota que vai ligar sul, sudeste e centro-oeste ao Pacífico deve operar já em 2026. 2025.

BRASIL. Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. **Mensagem no 801/2024**. Parecer do Relator.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento, Secretaria de Articulação Institucional. **Rotas de integração Sul-Americana**. Brasília: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2024.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Em evento com o presidente do Chile, Gabriel Boric, Tebet diz que Rota que vai ligar sul, sudeste e centro-oeste ao Pacífico deve operar já em 2026**. 2025. Disponível em: . Acesso em: 31 ago. 2025.

BRASIL. Poder Executivo. **Mensagem no 801/2024**.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Agravo de Instrumento no 5031928- 60.2022.4.04.0000, 4ª Turma, Relatora Vivian Josete Pantaleão Caminha, julgado em 12/07/2023. Data de publicação: 18/07/2023.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Agravo de Instrumento no 5018033- 32.2022.4.04.0000, 4ª Turma, Relator Sérgio Renato Tejada Garcia, julgado em 22/03/2023. Data da publicação: 23/03/2023.

GADAMER, Hans-Georg. **Wahrheit und Methode: Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik**. 6. Aufl. Tübingen: Mohr, 1990.

GOTTMANN, Jean. **The Significance of Territory**. Charlottesville: University of Virginia Press, 1973.

IRU (International Road Transport Union). **Annual Report 2024**. Genebra: IRU, 2024. Disponível em: . Acesso em: 25 ago. 2025.

NERY, Rosa Maria de Andrade. **Direito de Transportes**. 1. Ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.

RATZEL, Friedrich. **Politische Geographie**. 3ª. Ed. München e Berlin: R. Oldenbourg, 1923.

RODRIGUE, Jean-Paul. **The geography of transport systems**. 6a. ed. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, 2024.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil**. 3ª Edição. Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1938.

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). **TIR Handbook**. 2024. ed. Genebra: UNECE, 2024. Disponível em: . Acesso em: 24 ago. 2025.



**COMISSÃO DE DIREITO DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE E MOBILIDADE
URBANA**