APLICABILIDADE DE UM TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NA REALIDADE REGULATÓRIA BRASILEIRA

Herberth Carvalho Guedes dos Reis

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Márcio de Almeida D´Agosto

Rio de Janeiro

Junho de 2013

APLICABILIDADE DE UM TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NA REALIDADE REGULATÓRIA BRASILEIRA

Herberth Carvalho Guedes dos Reis

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

_____
Prof. Márcio de Almeida D´Agosto, D.Sc.

_____
Prof. Marcio Peixoto de Sequeira Santos, Ph.D.

_____
Prof. Elton Fernandes, Ph.D.

_____
Prof. Luiz Gustavo Bambini de Assis, Dr.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL
JUNHO DE 2013

Reis, Herberth Carvalho Guedes dos

Aplicabilidade de um transporte multimodal de cargas na realidade regulatória brasileira / Herberth Carvalho Guedes dos Reis. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2013.

XIII, 124 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Márcio de Almeida D´Agosto

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2013.

Referências Bibliográficas: p. 121-124.

1. Transporte multimodal de cargas. 2. Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC). 3. Operador de Transporte Multimodal de Cargas (OTM). 4. CT-e multimodal. 5. Entraves do transporte multimodal. I. Márcio de Almeida D´Agosto. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, sem os quais não estaria aqui, pelo amor e carinho que serviram de base para que eu me tornasse a pessoa que sou hoje.

Ao meu irmão, bombeiro Anderson Carvalho Guedes dos Reis, meu herói e meu maior orgulho.

À minha família que sempre esteve por perto me apoiando e auxiliando quando necessário.

Às pessoas mais próximas que participaram desse momento da minha vida, aceitando minhas ausências e ansiedade e escutando minhas explicações técnicas, especialmente à Carla, à Larissa, ao Péricles e ao Fernando.

Aos colegas da ANAC que sempre riam das inúmeras vezes que tirei férias e dizia que dessa vez iria terminar a dissertação.

À Professora Adelaida Pallavicini Fonseca, por acreditar em minha capacidade. Por estimular o meu interesse pelo conhecimento e pela vida acadêmica. Por me apresentar ao transporte multimodal de cargas. Pela amizade e carinho que sempre me dedicou.

Ao Professor Edwin Pinto de la Sota Silva (em memória) meu orientador de iniciação cientifica, meu professor, meu chefe, meu amigo.

Ao professor Amaranto Lopes Pereira (em memória), que no auge de seu conhecimento e de seus 87 anos de idade, foi impedido, por motivos de saúde, de continuar a me orientar nesta dissertação.

Ao professor Márcio de Almeida D'Agosto, primeiramente por ter aceitado me orientar em um momento delicado de saúde do primeiro orientador. Por ter acreditado em minha capacidade e na importância desta pesquisa para o cenário brasileiro. Pela paciência na orientação. Pelas diversas críticas, sugestões e contribuições feitas, pois, sem dúvida, foram fundamentais à concretização deste trabalho.

Aos professores Elton Fernandes e Marcio Peixoto de Sequeira Santos, por terem aceitado o convite de participar desta banca e pelas sugestões que tenho certeza muito contribuirão para o aperfeiçoamento deste trabalho.

Ao amigo Gustavo Bambini por ter aceitado com entusiasmo meu convite para participar da banca de mestrado. Por contribuir com o conteúdo desta dissertação, principalmente quando se trata de um engenheiro escrevendo sobre Direito Tributário.

À Mariana Lombardo de Lima e ao André Dulce Gonsalves Maia, amigos da ANTT que tornaram as reuniões do Projeto CT-e mais divertidas. Por encaminharem regularmente qualquer bibliografia sobre transporte multimodal de cargas e pelas inúmeras conversas e conclusões sobre o assunto, sem os quais esse projeto não abordaria tanta complexidade. Por serem as únicas pessoas que entendiam minha empolgação perante o assunto.

Aos colegas das Secretarias da Fazenda – SEFAZ – que participaram do Projeto CT-e e me possibilitaram perceber a importância do papel do Fisco na cadeia de transportes. Por me permitir desenvolver o meu poder de argumentação na difícil tarefa de convencê-los sob uma ótica operacional e não tributária.

A todos que colaboraram direta ou indiretamente para a concretização deste trabalho.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

APLICABILIDADE DE UM TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NA REALIDADE REGULATÓRIA BRASILEIRA

Herberth Carvalho Guedes dos Reis

Junho/2013

Orientador: Márcio de Almeida D´Agosto

Programa: Engenharia de Transportes

O transporte multimodal de cargas no Brasil segue a Convenção de Genebra de 1980 que o define como o transporte de mercadorias por pelo menos dois modos de transporte diferentes, com base no contrato de transporte multimodal de cargas entre um local em que a carga é recebida pelo operador de transporte multimodal, até o local de entrega da carga. O Brasil possui legislação de criação e aplicação do transporte multimodal de cargas, porém existe uma série de entraves legais e regulatórios que dificultam a sua aplicabilidade. Nesse contexto, esta dissertação apresenta uma revisão bibliográfica internacional assim como uma pesquisa regulatória do atual estado da arte no Brasil que afeta a emissão do Conehcimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC). Por meio deste estudo, é possível identificar, analisar e propor possíveis soluções aos entraves que dificultam a emissão do CTMC. Ao final, apresentaram-se o desenvolvimento de um modelo de documento eletrônico de transporte multimodal adequado à realidade regulatória brasileira assim como a sua aplicação para os agentes de carga aérea.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

APPLICABILITY OF A MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORTATION BASED ON BRAZILIAN REGULATIONS

Herberth Carvalho Guedes dos Reis

June/2013

Advisor: Márcio de Almeida D´Agosto

Department: Transportation Engineering

Multimodal transport in Brazil follows the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods that defines the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery. Brazil has legislation for the creation and application of multimodal transport of goods, but there are a number of legal and regulatory barriers that hinder their applicability. In this context, this paper presents an international literature review as well as a regulatory search in Brazil that affect the issuance of a multimodal transport document. Through this study, it is possible to identify, analyze and propose possible solutions to the barriers that hinder the issuance of the multimodal transport document. At the end, this paper presents the development of a model of electronic multimodal transport document suited to Brazilian regulatory reality as well as its application to air cargo agents.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 1

1.1. JUSTIFICATIVA DO TRABALHO 1
1.2. OBJETO DE ESTUDO 4
1.3. OBJETIVO DO ESTUDO 4
1.4. METODOLOGIA DA PESQUISA CIENTÍFICA 4
1.5. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO 4

2. A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO CENÁRIO INTERNACIONAL 6

2.1. CONCEITO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS 6
2.2. HISTÓRICO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS 8
2.3. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS EM BLOCOS ECONÔMICOS 15
2.3.1. Comunidade Andina 15
2.3.2. Mercosul 16
2.3.3. ALADI 17
2.3.4. ASEAN 18
2.3.5. União Européia 18
2.3.6. NAFTA 19
2.3.7. Comparação entre os acordos celebrados 25
2.4. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS EM UMA SELEÇÃO DE PAÍSES 28
2.4.1. Alemanha 28
2.4.2. Argentina 29
2.4.3. Bolívia 30
2.4.4. Chile 31
2.4.5. China 31
2.4.6. Colômbia 32
2.4.7. Cuba 34
2.4.8. Estados Unidos 34
2.4.9. Equador 34
2.4.10. Holanda 34
2.4.11. Índia 35
2.4.12. México 36
2.4.13. Paraguai 36
2.4.14. Peru 37
2.4.15. Tailândia 37
2.4.16. Uruguai 38
2.4.17. Venezuela 38
2.5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 38

3. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO BRASIL 40

3.1. MARCO REGULATÓRIO VIGENTE DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO BRASIL 40
3.1.1. Do transporte multimodal de cargas 41
3.1.2. Do operador de transporte multimodal 41
3.1.3. Do contrato de transporte 43

3.1.4. Da responsabilidade *44*
3.1.5. Da unidade de carga *45*
3.1.6. Do controle aduaneiro e da responsabilidade tributária *46*
3.1.7. Disposições gerais e transitórias *47*
3.2. AS FINALIDADES DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE 47
3.2.1. Do caráter contratual *48*
3.2.2. Do caráter operacional *51*
3.2.3. Do caráter fiscal *52*
3.3. O SISTEMA TRIBUTÁRIO BRASILEIRO E A SUA INFLUÊNCIA NO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS 53
3.3.1. O direito tributário aplicado ao transporte *53*
3.3.2. Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS *57*
3.3.3. Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS *59*
3.3.4. Informação nos documentos fiscais dos valores aproximados da totalidade dos tributos *61*
3.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS 62

4. ANÁLISE CRÍTICA DOS ENTRAVES QUE DIFICULTAM A EMISSÃO DO CTMC 63

4.1. IMPOSTO APLICÁVEL AO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS 63
4.1.1. Posicionamento do Fisco *67*
4.1.2. Posicionamento sugerido *68*
4.2. EXCLUSÃO DO TRANSPORTE INTRAMUNICIPAL 69
4.3. DETERMINAÇÃO DE UM MODELO DE CTMC PARA O TRANSPORTE INTERNACIONAL 71
4.4. IDENTIFICAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE, DAS TRANSPORTADORAS E DOS VEÍCULOS A SEREM UTILIZADOS ANTES DO INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO 73
4.5. EMISSÃO DOS CONHECIMENTOS DE TRANSPORTE DE CADA TRECHO 75
4.6. DESTINAÇÃO DAS VIAS DOS CONHECIMENTOS DE TRANSPORTE 79
4.7. SIGILO COMERCIAL 83
4.8. AUSÊNCIA DE VINCULAÇÃO DAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS PASSÍVEIS DE ISS ... 83
4.9. INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS .. 84
4.10. CONSIDERAÇÕES FINAIS 86

5. O MODELO DE CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS APLICÁVEL À REALIDADE REGULATÓRIA BRASILEIRA .. 88

5.1. PROJETO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO – CT-E 89
5.1.1. Descrição simplificada do modelo operacional *90*
5.1.2. Definições do CT-e *91*
5.1.3. Estrutura genérica e estrutura específica do modo de transporte *94*
5.2. O CT-E MULTIMODAL 95
5.2.1. Desenvolvimento dos eventos no CT-e *96*
5.2.2. Modelo sugerido *97*
5.2.3. Alteração no Ajuste SINIEF n° 09/07 ..... *102*
5.3. A SOLUÇÃO DOS ENTRAVES 103
5.3.1. Solução de entraves com o desenvolvimento do CT-e multimodal *104*
5.3.2. Solução de entrave com a alteração do Ajuste SINIEF n° 06/03 ..... *105*

5.4. CONTRIBUIÇÃO DESTA DISSERTAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO CT-E MULTIMODAL 107
5.5. A INTERFACE DOS AGENTES DE CARGA AÉREA E A OPERAÇÃO MULTIMODAL DE CARGAS 112
5.5.1. Operação dos agentes de carga aérea 113
5.5.2. Operação dos agentes de carga aérea após o CT-e 115
5.6. CONSIDERAÇÕES FINAIS 116
6. CONCLUSÕES E SUGESTÕES 117
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 121

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.1: Aplicação do ICMS em uma situação fictícia.....54

Figura 4.1: Representação do transporte multimodal de cargas com a emissão do CTMC e dos demais conhecimentos de transporte.....76

Figura 4.2: Representação do transporte multimodal de cargas com a emissão somente do CTMC.....77

Figura 4.3: Destino da quarta via de cada conhecimento de transporte.....81

Figura 4.4: Destino da primeira via de cada conhecimento de transporte.....82

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1: Quadro comparativo dos acordos relacionados ao transporte multimodal de cargas nos blocos econômicos.....21

Tabela 3.1: Tabela de alíquotas de ICMS de operações interestaduais para os modos de transporte, exceto o aéreo.....56

Tabela 4.1: Exemplo hipotético da variação tributária do transporte multimodal.....64

Tabela 4.2: Destinação das vias de cada conhecimento de transporte.....80

Tabela 5.1: Os agentes envolvidos na prestação do serviço de transporte de carga.....93

Tabela 5.2: Contribuições da presente dissertação para o CT-e multimodal.....110

1. INTRODUÇÃO

O Brasil possui legislação que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, porém entraves legais e regulatórios impedem a sua aplicabilidade. Esta dissertação propõe a elaboração de uma pesquisa regulatória do atual estado da arte no Brasil assim como uma revisão bibliográfica internacional que trata da emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC).

Por meio desse trabalho, é possível analisar a realidade brasileira possibilitando que entraves legais e regulatórios sejam apontados e discutidos tendo como objetivo a apresentação de possíveis soluções aplicáveis ao atual sistema brasileiro para a emissão do CTMC doméstico.

1.1. Justificativa do trabalho

O serviço de transporte representa um dos mais importantes setores da economia mundial, pois é a ligação entre a produção e o consumo (ENABLE, 2010). No entanto, ainda segundo ENABLE (2010), a identificação da demanda de transportes e a definição do melhor modo para o transporte de determinado produto não é uma tarefa trivial, pois envolve a análise de variáveis como o tipo de produto, a técnica para o transporte, o custo etc.

A sociedade, por sua vez, almeja obter um melhor serviço de transporte de carga, que atenda às suas necessidades logísticas, não se importando com as combinações dos modos de transporte que serão utilizadas para movimentar os produtos nas cadeias de suprimentos ou nos canais de produção-distribuição (REIS *et al.*, 2007).

A evolução da atividade de transporte caracterizada pelo uso de mais de um modo de transporte pode ser dividida em três fases (NAZÁRIO, 2000). A primeira fase pode ser compreendida por um transporte combinado, ou seja, que utiliza mais de um modo com baixa eficiência.

ALADI (2008) define que o transporte combinado envolve o transporte de um veículo, ou equipamento de um veículo, de um modo de transporte, para outro veículo de outro modo de transporte. É o caso do transporte *Roll On-Roll Off*, no qual o caminhão é dirigido para dentro e para fora da embarcação; do semirreboque sobre vagão; do caminhão sobre vagão etc.

Na segunda fase, observa-se que, inicialmente, o termo intermodalidade é tratado basicamente do ponto de vista operacional, simplesmente como uma junção de diferentes modos de transporte. Esse conceito foi apresentado durante a década de 80 (NAZÁRIO, 2000).

ALADI (2008) considera que o transporte intermodal é a movimentação da carga por dois ou mais modos de transporte. No transporte intermodal, propriamente dito, consideram-se vários contratos de transporte independentes, realizados entre o dono da carga diretamente com os diversos transportadores que atuam nos diferentes modos. Caso a carga sofra algum dano, se perca ou haja demora na entrega, cada transportador se responsabiliza somente pelo trecho contratado com base nas normas que regem o respectivo modo de transporte.

Ainda segundo NAZÁRIO (2000), em 1993, na *European Conference of Ministers of Transport*, o conceito de intermodalidade foi definido como "o movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que recorrem a sucessivos modos de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modo para outro".

A terceira fase representa o transporte multimodal, que incluiu a emissão de um único documento para o transporte sobre a responsabilidade única de uma pessoa física ou jurídica. O Convênio Internacional das Nações Unidas para o Transporte Multimodal de Cargas (ONU, 1980), também conhecido como Convenção de Genebra de 1980, definiu transporte multimodal para o contexto internacional. Segundo ONU (1980), o transporte multimodal internacional significa o transporte de mercadorias por pelo menos dois modos de transporte diferentes, com base no contrato de transporte multimodal de cargas entre um local em um país onde a carga é recebida pelo operador de transporte multimodal de cargas, até o local de entrega da carga, situado em outro país.

Para USDOT (1995), a terceira fase representa o "transporte realizado por mais de um modo, caracterizando um serviço porta-a-porta com uma série de operações de transbordo realizadas de forma eficiente e com a responsabilidade de um único prestador de serviços por meio de documento único. Para o transporte intermodal que utiliza contêiner, a carga permanece no mesmo contêiner por toda a viagem".

A partir da experiência internacional e com a necessidade de otimizar a distribuição da produção em todo o território, o Brasil percebeu, na implantação da operação de transporte multimodal de cargas, uma alternativa para atender as necessidades do mercado (ANTT, 2011).

O conceito utilizado no Brasil, baseado na Convenção de Genebra de 1980 sobre Transporte Multimodal de Cargas, positivado pela Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, indica que transporte multimodal de carga é "aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal – OTM. O transporte multimodal de cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas."

Além da referida lei, o transporte multimodal de cargas no Brasil é regulamentado pelos Decretos nº. 3.411 de 2000 e 5.276 de 2004, bem como pela Resolução ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – nº 794 de 2004 e pelo Ajuste SINIEF – Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais – n° 06, de 10 de outubro de 2003.

Ocorre que, apesar de positivado no direito pátrio, o OTM enfrenta dificuldades para a internalização e efetivação do transporte multimodal de cargas, pois a Lei nº 9.611 de 1998 não conseguiu se adequar às normas nacionais e às internacionais vigentes (ANTT, 2011).

ENABLE (2010) comenta que a Lei nº 9.611 de 1998 não foi implementada no Brasil e que apesar de existirem centenas de OTM registrados no país, apenas dois deles realizam o transporte multimodal com a emissão de apenas um único contrato.

Segundo ANTT (2011), existem grupos, em nível nacional e internacional, que se organizam e desenvolvem estudos que objetivam diagnosticar os principais impedimentos do transporte multimodal bem como definir estratégias que incentivam a sua aplicabilidade.

Pode-se afirmar, segundo ENABLE (2010), que, baseado em aspectos operacionais, há um longo caminho a ser executado para a implementação eficiente do transporte multimodal de cargas. ENABLE (2010) afirma ainda que no Brasil, operações consideradas como multimodal são de fato operações intermodais.

ANTT (2011), por sua vez, diagnostica uma seleção de barreiras que impedem a atuação da operação de transporte multimodal de cargas no cenário brasileiro.

Com base no exporto acima, justifica-se o tema pesquisado nesta dissertação tendo em vista a necessidade de diagnosticar as barreiras que dificultam a emissão do

CTMC no Brasil em conformidade com a regulamentação internacional. Tendo como objetivo específico o desenvolvimento de um modelo de CTMC aplicável à realidade regulatória brasileira.

1.2. Objeto de estudo

O estudo proposto nesta dissertação tem como objeto o transporte multimodal de cargas no Brasil, criado pela Lei n° 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

1.3. Objetivo do estudo

O objetivo desse estudo é identificar os entraves legais e regulatórios na emissão do CTMC, propondo possíveis soluções, assim como desenvolver um modelo de documento adequado à realidade regulatória brasileira.

1.4. Metodologia da pesquisa científica

Utilizou-se pesquisa exploratória na forma de revisão bibliográfica e documental. Os resultados obtidos foram relacionados e analisados de forma crítica.

1.5. Estrutura da dissertação

Para atingir o objetivo do estudo proposto, considerou-se necessário o desenvolvimento do trabalho com a seguinte estrutura:

No presente Capítulo, apresenta-se a introdução do assunto em questão, sendo esse seguido da justificativa do trabalho, do objeto de estudo, dos objetivos, da metodologia e da estrutura da dissertação.

No Capítulo 2, realizou-se uma revisão bibliográfica e documental sobre os conceitos que abrangem o tema; um histórico da necessidade de criação do transporte multimodal internacional de cargas e a sua aplicação em uma seleção de países e blocos econômicos. Esse Capítulo serviu como base teórica a ser seguida na aplicação do transporte multimodal de cargas na realidade regulatória brasileira.

No Capítulo 3, fez-se uma revisão bibliográfica e documental sobre o transporte multimodal de cargas no Brasil, incluindo as legislações e as regulamentações que dispõem sobre o tema. Esse Capítulo teve como objetivo o subsídio para o

desenvolvimento do restante da dissertação, visto que foram determinadas questões legais e regulamentares que evidenciaram entraves para a emissão do CTMC no país.

No Capítulo 4, analisou-se de forma crítica o resultado da revisão bibliográfica brasileira. O objetivo desse Capítulo foi o levantamento e a analise dos entraves que dificultam a emissão do CTMC no Brasil.

No Capítulo 5, elencaram-se um conjunto de sugestões para a elaboração e emissão de um modelo eletrônico de CTMC de forma eficaz de acordo com a realidade regulatória nacional.

O Capítulo 6 apresenta as conclusões e sugestões sobre o trabalho, indicando que os objetivos foram atingidos e apresentando as limitações encontradas.

2. A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO CENÁRIO INTERNACIONAL

O objetivo deste Capítulo é apresentar o embasamento teórico e evolutivo sobre o transporte multimodal de cargas no mundo. A pesquisa bibliográfica foi a metodologia adotada que se baseou em pesquisas feitas em publicações nacionais e internacionais.

Inicialmente, conceituaram-se as definições de transporte de carga por mais de um modo de transporte e em seguida realizou-se um histórico internacional do transporte multimodal de cargas, onde foram destacadas as diversas tentativas de se estabelecer um acordo internacional que regesse o assunto em questão. A partir desse levantamento histórico, foi possível determinar o conceito de transporte multimodal de cargas além de ressaltar o interesse das organizações internacionais na harmonização dos conflitos que impedem o desenvolvimento de um padrão internacionalmente aceito e válido para o transporte multimodal da carga. Com base nesse interesse em comum, alguns países e blocos econômicos desenvolveram suas próprias regulamentações, conforme disposto neste Capítulo.

2.1. Conceito de transporte multimodal de cargas

A movimentação da carga que utiliza mais de um modo de transporte pode gerar diferentes conceitos baseados, principalmente, em suas características operacionais ou relacionados às responsabilidades contratuais das partes envolvidas.

Dessa forma, este tópico pontua três definições de transporte de carga por mais de um modo com o objetivo de esclarecer seus conceitos e evitar divergências, são elas: o transporte combinado, o transporte intermodal e o transporte multimodal.

O transporte combinado é apresentado por NAZÁRIO (2000) de uma forma mais abrangente e exclusivamente operacional, que seria o transporte que realiza a interligação entre os diferentes modos com uma baixa eficiência.

ALADI (2008) especifica que o transporte combinado envolve o transporte de um veículo, ou equipamento de um veículo, de um modo de transporte, para outro veículo de outro modo de transporte. É o caso do transporte *Roll On-Roll Off*, no qual o caminhão é dirigido para dentro e para fora da embarcação; do semirreboque sobre vagão; do caminhão sobre vagão etc.

Nota-se, portanto, que o transporte combinado ocorre de forma pouco eficiente tendo em vista a operacionalidade.

O transporte intermodal é tratado por NAZÁRIO (2000) do ponto de vista operacional como uma junção de diferentes modos de transporte.

ALADI (2008) explicita que no conceito de transporte intermodal, além da questão operacional, onde a movimentação da carga ocorre por dois ou mais modos de transporte, existe a limitação da responsabilidade de cada transportador.

No transporte intermodal, segundo ALADI (2008), consideram-se vários contratos de transporte independentes, realizados entre o dono da carga diretamente com os diversos transportadores que atuam nos diferentes modos. Caso a carga sofra algum dano, se perca ou haja demora na entrega, cada transportador se responsabiliza somente pelo trecho contratado com base nas normas que regem o respectivo modo de transporte.

Segundo NAZÁRIO (2000), em 1993, na *European Conference of Ministers of Transport*, o conceito de intermodalidade foi definido como "o movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que recorrem a sucessivos modos de transporte sem manuseio dos bens na mudança de um modo para outro".

Podem-se considerar os contêineres, os páletes, os estrados ou qualquer outra forma de unitizar a carga como uma unidade de carregamento.

Infere-se, portanto, que a intermodalidade está relacionada à operação do transporte de carga e se configura na eficiência da transferência entre os modos de transporte, visto que não há contato com a carga em si, pois a carga se encontra unitizada.

O transporte multimodal internacional foi definido na Convenção de Genebra de 1980 (ONU, 1980) como o transporte de carga por pelo menos dois modos de transporte diferentes, utilizando o contrato de transporte multimodal, de um local em um país onde a carga é colocada sob a responsabilidade do operador de transporte multimodal até um local em outro país designado para a entrega da carga.

ONU (1980) ainda deixa explícito que operações de coleta e de entrega da carga por meio de transporte que utiliza um contrato de transporte específico de um único modo não pode ser considerado como transporte multimodal internacional.

A definição de transporte multimodal, portanto, não está limitada à operação de transporte por mais de um modo, como ocorre no combinado e no intermodal. O

transporte multimodal de cargas inclui a responsabilidade de um único agente por todo o percurso e a realização de um único contrato de transporte da origem até o destino.

2.2. Histórico internacional do transporte multimodal de cargas

O transporte por mais de um modo é uma necessidade para a movimentação da carga. Para se realizar o transporte marítimo, a carga normalmente é entregue no porto por caminhão ou trem. Para que ocorra o transporte aéreo, antes de chegar ao aeródromo, a carga é coletada na origem utilizando o transporte rodoviário. Operação similar ocorre com o transporte ferroviário, que necessita principalmente de caminhões para receber as mercadorias nos terminais ferroviários assim como para distribuí-las aos seus destinos finais. Por esse motivo, pode-se afirmar que, por questões operacionais, os transportes aquaviário, aéreo e ferroviário tendem a depender da intermodalidade.

Segundo ALADI (2008), existe uma relação íntima entre a questão operacional e a contratual de um transporte que utiliza dois ou mais modos. Por esse motivo, houve o desenvolvimento em âmbito internacional de contratos de transporte específicos que abrangessem mais de um modo.

Ainda segundo ALADI (2008) esse desenvolvimento começou na década de 60, com foco no modo marítimo, dando origem aos primeiros documentos de transporte combinado e de transporte intermodal. Foi, entretanto, a partir da Convenção de Genebra de 1980, que se começou a utilizar o termo transporte multimodal.

Na formação desses novos tipos de contratos de transporte, dois entes privados se destacaram no processo: o armador e o agente de carga.

O armador é o transportador marítimo propriamente dito, ou seja, aquele que opera o navio e realiza contrato com os expedidores da carga. Os expedidores podem ser os donos da carga ou um intermediário, conhecido como agente de carga.

FIATA (2004) considera o agente de carga como o prestador de serviços de qualquer natureza relacionados com o transporte (por um ou mais modo), a consolidação, o armazenamento, o manuseio, a embalagem ou a distribuição dos produtos, bem como os serviços acessórios e de consultoria em relação ao mesmo, incluindo as questões aduaneiras e fiscais, a declaração das mercadorias para fins oficiais, a aquisição de seguro das mercadorias e de recolha ou aquisição de pagamento ou documentos relativos às mercadorias. Os serviços de um agente de carga incluem também serviços de logística com informações modernas e tecnologias da informação

em conexão com o transporte, manuseio ou armazenagem de mercadorias, e de uma maneira geral, a gestão da cadeia de suprimento. Essas ações podem ser adaptadas para atender a uma aplicação flexível dos serviços prestados.

Até a segunda metade dos anos sessenta, os armadores ofereciam somente serviços a bordo do navio, ou seja, de um porto a outro porto. A restrição no serviço prestado se justificava tendo em vista o receio de operarem no transporte terrestre além do fato de os seguros contratados para o transporte marítimo não cobrirem os riscos nas operações terrestres (ALADI, 2008). Por sua vez, os agentes de carga somente atuavam como intermediários entre o transportador e o dono da carga, oferecendo a esse último, os serviços de sua competência.

Ainda na década de sessenta, o desenvolvimento de novas técnicas de transporte, como a utilização do transporte por contêineres e outras formas de unitização da carga, gerou uma significativa necessidade de modificação das tradicionais regras comerciais e operacionais do transporte (UNCTAD, 2001).

Segundo ANTT (2011), a grande vantagem do contêiner é que ele pode transportar uma vasta gama de carga, sendo possível padronizá-la de forma dimensional, viabilizando inúmeros desenvolvimentos tecnológicos, logísticos, organizacionais e empresariais. A padronização do acondicionamento da carga torna possível o desenvolvimento de equipamentos específicos para realizar o transbordo da carga de forma eficiente.

A carga em um contêiner poderia ser transportada por diferentes modos, como embarcações, vagões de trens, veículos rodoviários ou aeronaves, da origem até o destino final sem que houvesse necessidade de abertura do contêiner para acomodação ou verificação do conteúdo quando transferidos de um modo de transporte para outro.

Reforça-se, portanto, segundo ALADI (2008), que antes da utilização em grande escala de contêineres, a visão jurídica entendia que existia apenas o transporte unimodal, onde cada modo de transporte emitia seu próprio documento de transporte ao expedidor, seja ele o dono da carga ou o agente de carga. Em caso de danos na carga, a responsabilidade cairia diretamente ao transportador, que respondia segundo as condições de cada contrato individual, aplicando convênios, leis e regulamentos correspondentes ao modo de transporte em questão.

Com o início do uso em grande escala de contêineres, os armadores e os agentes de carga começaram a prestar novos serviços, dando lugar a novos contratos porta-a-porta. Uma seleção de armadores oferecia os serviços de transporte terrestre por meio de

subcontratação ou prestavam diretamente o transporte por caminhões, por trens e realizavam a armazenagem. Outros armadores, entretanto, compravam ou abriam empresas logísticas. Por sua vez, o agente de carga começou a operar como transportador, oferecendo também o transporte marítimo, subcontratando os serviços dos armadores (ALADI, 2008).

Segundo ALADI (2008), não havia regras claras e cada um dos entes privados emitia seu próprio modelo de contrato, o que causou muita confusão, sobretudo com relação às responsabilidades do transportador, tendo em vista que as regras que regem cada modo de transporte são diferentes. Além disso, o disposto para o transporte terrestre e para os terminais de transferência variam em cada país ou bloco econômico, tornando complicado avaliar os riscos para contratação de seguro. Por esse motivo, essa situação se configurou como um entrave para os transportadores que aceitavam a responsabilidade do transporte entre a origem e o destino.

Propuseram, portanto, duas posições distintas no que diz respeito à limitação de responsabilidade do transportador, vigente até o dia de hoje: uma a favor da limitação e outra contra. Os transportadores, os agentes de carga, os donos da carga e as seguradoras impulsionaram ações em organizações internacionais para buscar condições igualitárias a todos, impondo um requisito mínimo legal. Segundo ALADI (2008), as principais instituições acionadas foram: Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado – UNIDROIT; Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional – UNCITRAL; Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento – UNCTAD; Câmara de Comércio Internacional – CCI; Comitê Marítimo Internacional – CMI; Conselho Marítimo Internacional Báltico – BIMCO – que reúne os principais armadores; Federação Internacional das Associações dos Agentes de Carga – FIATA; e advogados dos armadores e das seguradoras.

Em 1975, a CCI publicou e implementou as Regras para Documentos de Transporte Combinado, as quais não são de aplicação obrigatória, pois se limitam a um acordo entre as partes dentro do princípio da liberdade contratual. Ressalta-se que as cláusulas desses documentos que se opusessem à lei ou algum convênio internacional aplicáveis deveriam ser consideradas nulas (ALADI, 2008).

Segundo UNCTAD (2001), as regras aplicadas pela CCI foram desenvolvidas como uma forma de evitar a grande quantidade de documentos emitidos para as operações de transporte combinado.

Com base nessas regras, BIMCO desenvolveu um modelo de conhecimento de transporte para seus associados conhecido como BIMCO Combidoc. Os armadores, por sua vez, agregaram a esse modelo básico suas condições particulares, denominado por uns como Conhecimento de Transporte Combinado e por outros como Conhecimento de Transporte Intermodal. Por sua vez, a FIATA desenvolveu seu próprio modelo, chamado de Conhecimento de Transporte da FIATA *(FIATA through bill of lading*), mais conhecido como *through-B/L* – (ALADI, 2008).

O uso dessas diversas terminologias confundia os entes privados. A CCI e o BIMCO decidiram utilizar a terminologia de transporte combinado, que naquele momento era mais difundido na Europa do que transporte intermodal. Por outro lado, a FIATA manteve o termo *through-B/L*, que os armadores utilizavam há algum tempo para indicar um tipo de movimento que envolvia apenas o transbordo entre navios, que é diferente do transporte intermodal (ALADI, 2008).

Com base nas Regras para Documentos de Transporte Combinado, o transportador contratado poderia aceitar a responsabilidade em algumas cláusulas estipuladas em contrato e atuar como agente de carga em outras. Se houvesse danos em trechos onde o transportador contratado atuava como agente de carga, o dono da carga deveria acionar o armador diretamente, ou seja, quem efetivamente fez o transporte, ficando impedido de acionar o agente de carga. Entretanto, o poder judiciário, principalmente de alguns países em desenvolvimento, não aceita que uma empresa, que emite um conhecimento de transporte, seja agente de carga somente em algumas cláusulas. O entendimento desses países é que o agente de carga seria o responsável por todo o processo. Já os países industrializados, geralmente, aceitavam as regras presentes no contrato entre as partes, levando-se em consideração a liberdade contratual (ALADI, 2008).

Considerou-se insatisfatória essa situação, por esse motivo iniciaram-se trabalhos para elaborar um convênio internacional único sobre o transporte multimodal de cargas, com caráter obrigatório que abrangesse todos os países, facilitando as transações desde a origem até o destino entre os donos da carga, os agentes de carga e os transportadores. Esse convênio deveria contemplar dois aspectos: a integração física dos modos de transporte – intermodalidade – e a integração dos aspectos contratuais e documentais, ou seja, um único contrato de transporte, um único responsável pela carga e um único documento, somente assim seria considerado um transporte multimodal de cargas (ALADI, 2008).

Entre 1972 e 1980, realizaram-se reuniões em Genebra, o que comprovou que o objetivo desejado não era fácil de ser alcançado, tendo em vista os diversos interesses opostos. A principal discussão foi relacionada ao atendimento ou não das regras vigentes dos convênios de cada modo de transporte, ou seja, como seria o modelo básico para o novo convênio (ALADI, 2008).

Segundo ALADI (2008), a maioria dos países em desenvolvimento e os países escandinavos propuseram um projeto com sistema uniforme, ou seja, um novo convênio com regras totalmente novas sobre a responsabilidade do transportador, com limitação uniforme para todos os modos e sobre todos os trechos. Essas regras não ficariam restritas ao disposto nos convênios internacionais existentes, que normalmente são aplicáveis a somente um modo de transporte.

Ainda segundo ALADI (2008), por razões práticas, os países que possuem fronteiras com o mar propuseram o sistema de redes, quer dizer: se for possível detectar onde e em que modo de transporte ocorreu o dano, se aplicariam as regras do convênio ou qualquer lei existente do modo de transporte específico que o originou. O novo convênio deveria estabelecer somente novas normas para casos de danos indeterminados. Essa última posição, por sua vez, foi rejeitada pela maioria dos países.

Segundo ANTT (2011), o transporte multimodal foi definido oficialmente pelo Convênio Internacional das Nações Unidas para o Transporte Multimodal de Cargas, conhecido também como Convenção de Genebra de 1980, sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU), com a participação direta da UNCTAD, constituindo-se, dessa forma, no primeiro conjunto de normas legais de cobertura internacional que regulamenta o transporte multimodal.

A Convenção de Genebra de 1980 introduziu o sistema de responsabilidade única por todo o percurso da mercadoria, ou seja, da origem ao destino, incluindo todas as movimentações. Publicou quatro definições importantes: transporte multimodal internacional; Operador de Transporte Multimodal (OTM); contrato de transporte multimodal; e conhecimento de transporte multimodal.

O transporte multimodal internacional, segundo ONU (1980), significa o transporte de mercadorias por pelo menos dois modos de transporte diferentes com base no contrato de transporte multimodal de cargas entre um local em um país, onde a carga é recebida pelo operador de transporte multimodal de cargas, até o local de entrega da carga, situado em outro país. A definição ainda afirma que as operações de coleta e

entrega de mercadorias transportadas com base em um contrato de transporte de um modo específico, ou seja, unimodal, não devem ser consideradas transporte multimodal.

A definição de OTM, segundo ONU (1980), é a pessoa física ou jurídica que, em nome próprio ou por meio de outra pessoa atuando em seu nome, realiza o contrato de transporte multimodal e que age como principal – não como um agente de carga, como um representante do expedidor, ou de qualquer um dos transportadores envolvidos nas operações do transporte multimodal – e que assume responsabilidade única por toda a vigência do contrato.

Ainda segundo ONU (1980), o contrato de transporte multimodal é definido como o contrato em que o OTM se compromete a realizar por meios próprios, ou contratando terceiros, o transporte multimodal internacional.

Já o documento de transporte multimodal é definido por ONU (1980) como o documento que evidencia o contrato de transporte multimodal e o recebimento da carga pelo OTM, o qual assume a responsabilidade pela entrega da carga de acordo com os termos do contrato.

A Convenção de Genebra de 1980 além de definir os termos acima, determina regras aplicáveis a cada um deles, além de dispor sobre: as responsabilidades do OTM; as responsabilidades do expedidor da carga; as ações relacionadas a possíveis reclamações vinculadas a danos, perda ou atraso na entrega da carga; as disposições suplementares; as questões aduaneiras e as cláusulas finais.

Segundo ANTT (2011), a Convenção de Genebra de 1980 estabeleceu critérios semelhantes aos do Convênio das Nações Unidas sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias de 1978, conhecido como as regras de Hamburgo, especificamente com relação às responsabilidades do transportador marítimo. Em função disso, não foi bem aceita, portanto, até a data de publicação desta dissertação, não foi ratificada pelo número mínimo de países para permitir sua entrada em vigor.

Somente em 1991, a UNCTAD reconheceu que a Convenção de Genebra de 1980 possuía lacunas que impediam a sua aplicação internacional. Portanto iniciaram novas discussões com a CCI e, em junho do mesmo ano, as duas organizações apresentaram juntas as novas regras, conhecidas como as Regras da UNCTAD/CCI para Documentos de Transporte Multimodal de Cargas, baseadas no sistema de redes, onde o OTM aceita a responsabilidade desde a origem até o destino final. Essas regras entraram em vigor a partir de primeiro de janeiro de 1992 e, como nas outras regras, não seriam de aplicação obrigatória, pois ficariam limitadas ao acordo entre as partes considerando

o princípio da liberdade contratual. Com o início da utilização dessas regras para o transporte multimodal de cargas, as anteriores, relacionadas ao transporte combinado, foram extintas pela CCI (ALADI, 2008).

Com base nas regras publicadas em UNCTAD/CCI (1991), BIMCO e FIATA elaboraram, cada um, um conhecimento básico para o transporte multimodal para seus associados.

Em 1996, a falta de sucesso das tentativas anteriores levou a UNCITRAL a reconhecer que as leis nacionais e as convenções internacionais existentes deixaram significativas lacunas e que essas se constituem em um obstáculo à livre circulação de bens além de aumentar o custo das transações. Assim, em resposta a tal reconhecimento por parte da UNCITRAL, em 1998 o CMI começou a trabalhar em uma proposta de solução para o problema do transporte multimodal internacional (FRADERA e LHEMEN, 2003).

Em 2001, o documento intitulado *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD, 2001), dispôs sobre a possibilidade de prover regras uniformes em áreas atualmente não cobertas por um regime internacional; o estabelecimento de um novo regime de responsabilidade do transportador; a cobertura na totalidade dos trechos do transporte e a cobertura não apenas dos contratos evidenciados por documentos tradicionais, mas também aqueles celebrados eletronicamente.

Em 2002, surgiram novas tentativas para chegar a um convênio internacional obrigatório por meio dos trabalhos do CMI, da UNCITRAL e da UNCTAD. Esse projeto é essencialmente marítimo, mas inclui trechos terrestres com a idéia de permitir o transporte porta-a-porta. Possui um caráter muito complexo, copiando regras anteriores e inovando em outras, entretanto não se chegou a consenso para se prosseguir (ALADI, 2008).

Segundo ANTT (2011), apesar de todo o esforço da ONU, por meio da UNCTAD e da UNCITRAL e das diversas organizações internacionais representativas, verifica-se ainda a inexistência de uma convenção internacional vigente sobre transporte multimodal. Por esse motivo, alguns países e grupos de países (blocos econômicos) têm elaborado suas próprias legislações.

2.3. O transporte multimodal de cargas em blocos econômicos

Neste tópico será apresentada uma visão geral dos acordos relacionados ao transporte multimodal de cargas realizados por uma seleção de blocos econômicos.

A maioria dos pactos e/ou acordos tem como um de seus objetivos o livre mercado entre os países membros, permitindo assim, facilitar a movimentação de pessoas e mercadorias de um país a outro. No entanto, para viabilizar essa mobilidade e acessibilidade, é necessário um adequado e robusto sistema de transporte regional, nacional e internacional. Para isso, é necessária a harmonização de normas técnicas entre os países vizinhos, levando em conta as ponderações de cada um deles para priorizar e coordenar seus planos e programas de transporte, no qual o transporte multimodal desempenha um papel importante (ANTT, 2011).

Especialmente para o transporte multimodal de cargas, a falta da existência de uma regulamentação internacional padronizada e aplicável tornou necessário que o assunto fosse regulado por blocos econômicos, ou mesmo pelos próprios países individualmente, com o intuito de harmonizar as normas e torná-las viáveis.

Apesar de representar um avanço na aplicabilidade do transporte multimodal de cargas e de reafirmar a necessidade de um modelo aceito internacionalmente, UNCTAD (2001) se preocupa com a proliferação individual e, possivelmente, com divergências legais nos modelos adotados pelos blocos econômicos. A preocupação se justifica tendo em vista que se poderá aumentar a confusão e as incertezas que atualmente já existem no modelo legal do transporte multimodal de cargas.

No final desse tópico, encontra-se a **Tabela 2.1** representando um quadro comparativo entre os acordos sobre o transporte multimodal de cargas nos blocos econômicos.

2.3.1. Comunidade Andina

A Comunidade Andina adotou a normatização referente ao transporte multimodal de cargas pela Decisão n° 331, pela Decisão n° 393 que modificou substancialmente alguns aspectos da Decisão n° 331 e pela Resolução n° 425 do Acordo de Cartagena. Essas normas criam as condições jurídicas adequadas para fomentar e estimular as ofertas e prestação dos serviços de transporte multimodal e aprovam o regulamento para o registro dos operadores de transporte multimodal (ALADI, 2008).

Os estados membros da Comunidade Andina, cujas leis e regulamentos se aplicam são: Bolívia, Colômbia, Equador e Peru.

Vale ressaltar que, segundo ANTT (2011), as decisões aprovadas pela Comissão da Comunidade Andina são normas supranacionais ou comunitárias, além de serem normas secundárias ou derivadas por oposição às normas primárias ou constitutivas. Elas possuem o caráter de reunir efeitos jurídicos de aplicabilidade direta – não necessitam passar pelo processo de internalização pelos países membros – e de aplicabilidade imediata, pois entram em vigor no dia seguinte ao de sua publicação no Diário Oficial da Comunidade Andina, prevalecendo sobre as normas nacionais, tal como estabelece o Tratado de Criação do Tribunal de Justiça da Comunidade Andina. Em outras palavras, o regime sobre transporte multimodal governa nos países membros, os quais estão obrigados a cumprir com o estipulado no ordenamento supranacional da Comunidade Andina.

Para aplicar as normas do transporte multimodal, ALADI (2008) diz que houve necessidade de atualizar a norma vinculada sobre o trânsito aduaneiro internacional, facilitando assim a livre circulação das mercadorias na Comunidade Andina. Teve-se o objetivo de suprimir progressivamente os obstáculos ao intercâmbio comercial, adotando-se procedimentos aduaneiros que agilizassem o comércio entre os países membros e com terceiros, incluindo o uso de documentos de trânsito aduaneiro internacional que facilitam o transporte multimodal, assim como sistemas de intercâmbio de informações e estabelecimento de controles posteriores.

Tendo em vista a tendência crescente do intercâmbio interno e a necessidade de ter serviços que movimente as mercadorias de uma forma efetiva, os países da Comunidade Andina e, em especial, as autoridades do setor deram ênfase no trabalho de atualização do marco normativo que regula os distintos modos de transportes, com o objetivo de que os transportadores e os usuários disponham de normas adequadas.

2.3.2. Mercosul

No Mercado Comum do Sul (Mercosul), o principal documento em vigor é o Acordo de Ouro Preto de 1994, ou Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, celebrado entre esses países em 30 de dezembro de 1994. Esse acordo também é

conhecido como Acordo de Transporte Multimodal Internacional – Mercosul. O conteúdo do Acordo em questão é muito similar ao da Convenção de Genebra de 1980.

Para que os acordos firmados no Mercosul entrem em vigor, os países membros[1] devem internalizá-los em conformidade com as legislações nacionais. CHAMI (2005) manifesta que apesar da aprovação do Acordo de Ouro Preto de 1994 e sua posterior ratificação por decreto por parte de alguns estados membros, nem o Tratado de Assunção, nem os protocolos adicionais ditados no âmbito do Mercosul outorgaram aos órgãos do Mercosul a faculdade de ditar normas de caráter geral. Ou seja, para que as normas de caráter geral tenham vigência necessita-se a incorporação expressa à legislação positiva do país.

Em relação aos regulamentos e regras que regem o transporte no âmbito do Mercosul, ANTT (2011) afirma que as tentativas de facilitação dos transportes restringem-se a alguns aspectos burocráticos relativos a controles de fronteira, permanecendo assim em pleno efeito uma ampla gama de restrições ao transporte de mercadorias, tais como reservas de mercado e diferenças de regulamentos técnicos, que oneram os custos logísticos para o comércio.

Em adição ao Acordo de Ouro Preto de 1994, o Mercosul publicou a Resolução n° 62, de 1997, sobre as condições gerais de seguro de responsabilidade do operador de transporte multimodal de cargas no âmbito do Mercosul, relacionado aos danos à carga.

2.3.3. ALADI

A Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) instituiu o transporte multimodal de cargas na III Reunião Ordinária da Conferência de Ministros de Transportes, Comunicações e Obras Públicas de América do Sul em 1996. Conhecido como Acordo sobre Transporte Multimodal Internacional, a ALADI seguiu a Convenção de Genebra de 1980 e as regras da UNCTAD/CCI.

[1] No ordenamento jurídico brasileiro, segundo a Constituição Federal, a Presidência da República tem competência para celebrar os tratados internacionais e o Congresso Federal de aprová-los por meio de decreto legislativo. Após aprovado, o tratado retorna ao Poder Executivo para ser ratificado e publicado por meio de decreto.

Para que o acordo entre em vigência, requerem-se pelo menos seis ratificações que devem seguir o disposto na legislação interna de cada país, o que ainda não ocorreu até a data de publicação desta dissertação (ANTT, 2011).

Assim como ocorre com o Mercosul, os acordos firmados na ALADI devem ser recepcionados pelo direito pátrio de cada país para entrarem em vigor.

A ALADI é o maior grupo latino-americano, composta por treze países membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

2.3.4. ASEAN

O transporte multimodal de cargas na Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) foi instituído por meio do acordo chamado *2005 ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport*, (ASEAN, 2005), assinado no XI encontro dos ministros dos transportes dos países membros no dia 17 de novembro de 2005.

Tomou como base a Convenção de Genebra de 1980 e as regras da UNCTAD/CCI para o desenvolvimento do acordo que rege os países membros.

A ASEAN possui dez países membros: Tailândia, Filipinas, Malásia, Singapura, Indonésia, Brunei, Vietnã, Mianmar, Laos e Camboja.

ASEAN (2005) prevê que cada membro da ASEAN necessita consultar as autoridades competentes dos países membros sobre suas leis e procedimentos respectivos de arbitragem, dando atenção especial às ratificações em convenções internacionais.

2.3.5. União Européia

A União Européia (UE) não possui um regulamento específico do transporte multimodal de cargas aplicável aos países membros, possui apenas resoluções que incentivam o transporte intermodal – que eles chamam erroneamente de transporte combinado – com foco na infraestrutura das redes viárias e dos terminais de integração entre modos – denominados por eles de corredores multimodais.

De uma forma geral, o transporte na UE está documentado no Livro Branco de 2001, que já sofreu algumas revisões, a última em 2011. Os Livros Brancos publicados pela UE são documentos que contêm propostas de ação comunitária em assuntos específicos, como é o caso do transporte. Quando o Conselho da UE dispensa

acolhimento favorável a um Livro Branco, esse pode dar origem a um programa de ação da UE.

COM (2011) cita a multimodalidade diversas vezes, mas sempre com o foco na infraestrutura, ou seja, em desacordo com a definição adotada pela Convenção de Genebra de 1980. O documento comenta sobre responsabilidade intermodal, que não é a responsabilidade única do OTM.

COM (2011), entretanto, utiliza o termo adequado de transporte multimodal quando trata do transporte de passageiros, ressaltando que há necessidade de definir medidas direcionadas a ampliação da integração dos modos de transporte de passageiros, tendo em vista a possibilidade de deslocamentos multimodais porta-a-porta sem descontinuidades. Cita também como objetivo completar o quadro legislativo dos direitos dos passageiros com medidas que cubram os que efetuem deslocamentos multimodais com bilhetes de transporte integrados objeto de contrato de venda único, bem como no caso de insolvência do operador de transporte.

A UE possui regulamentos que tratam de tarifação das empresas de transporte pelo uso da infraestrutura e pelo impacto ambiental e sonoro que determinados modos de transporte poderão ocasionar. Segundo COM (2011), a UE determinou os princípios de tarifação do uso das infraestruturas e à estrutura das taxas, compreendendo uma metodologia comum da tarifação dos custos internos e externos com vista a criar uma concorrência equitativa entre os modos. Ou seja, a tarifação na UE é utilizada também como forma de incentivo.

No setor dos transportes rodoviários, as taxas são moduladas em função dos desempenhos ambientais dos veículos (emissões de gases e de ruído), do tipo de infraestrutura utilizada (autoestradas, estradas nacionais e urbanas), da distância percorrida, do peso e do grau de congestionamento. No setor ferroviário, as taxas são moduladas de acordo com a escassez das capacidades de infraestrutura e com os danos ambientais. Já no setor marítimo, as medidas propostas são associadas à segurança marítima (COM, 2011).

2.3.6. NAFTA

O Tratado Norte-Americano de Livre Comércio (NAFTA) não possui disposição referente ao transporte multimodal de cargas entre os três países membros: México, Canadá e Estados Unidos da América.

O NAFTA tem como objetivo, relacionado ao transporte, harmonizar as políticas e os procedimentos logísticos a fim de eliminar barreiras nas fronteiras entre os países membros. Segundo HORN e NEMOTO (2005), as crescentes oportunidades de comércio e investimento tiveram impactos significativos sobre o transporte nas fronteiras e levantou desafios especificamente para operações intermodais.

A filosofia básica do NAFTA com relação ao transporte intermodal é ser regulado pela indústria e pelo mercado. O governo atua como um organizador e catalisador, ou seja, há poucas intervenções do setor público e poucas iniciativas governamentais (HORN e NEMOTO, 2005).

Tabela 2.1: Quadro comparativo dos acordos relacionados ao transporte multimodal de cargas nos blocos econômicos

	Comunidade Andina Decisão n° 331 de 1993, modificada pela Decisão n° 393 de 1996: Transporte Multimodal Internacional.	**Mercosul** Acordo de Ouro Preto de 1994.	**ALADI** Acordo sobre transporte multimodal internacional de 1996.	**ASEAN** ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport de 2005.
Aplicação	Aplicável a todos os contratos de transporte multimodal internacional desde que o local onde a carga é coletada ou entregue pelo OTM, conforme disposto no contrato de transporte multimodal, seja um país membro. Inclui também provisões para a regulamentação dos OTM, estejam eles operando entre os países membros ou com origem ou destino em um deles.	Aplicável a contratos de transporte multimodal de cargas onde o local em que a carga foi coletada ou entregue pelo OTM seja um país membro. As provisões do Acordo somente serão aplicáveis se houver uma referencia explícita do Acordo no contrato. Pelo disposto, entende-se que somente OTM registrados podem atuar com base nesse Acordo.	Aplicável a contratos de transporte multimodal internacional sempre que o local em que a carga for coletada ou entregue pelo OTM, de acordo com o contrato de transporte multimodal de cargas, for localizado em um país signatário.	Aplicável a: (a) todos os OTM registrados no órgão nacional competente; (b) todos os contratos de transporte multimodal, se o local de coleta ou de entrega dos bens pelo OTM, conforme previsto no contrato de transporte multimodal, está localizo da em um país membro.
Documentação	Inclui disposições relativas à emissão, conteúdo e valor probatório dos documentos de transporte multimodal negociáveis e não-negociáveis. Disposições em matéria de conteúdo com base na Convenção de Genebra de 1980 e disposições em matéria de valor probatório com base nas regras da UNCTAD/CCI.	Contém disposições sobre a emissão de um documento de transporte multimodal negociável ou não-negociável, a pedido do expedidor e sobre a inclusão das reservas justificadas pelo OTM, mas nenhuma disposição sobre os efeitos probatórios de informação no documento.	As provisões são feitas em relação à emissão de um documento de transporte multimodal negociável ou não-negociável, a critério do expedidor, as reservas, bem como os efeitos probatórios de tais documentos.	Mesmas disposições da Convenção de Genebra de 1980 sobre a forma de emissão e conteúdo dos documentos negociáveis e não-negociáveis, a critério do expedidor. Mesmas disposições das Regras da UNCTAD/CCI sobre os efeitos probatórios de informações em documentos de transporte.
Período de responsabilidade	A responsabilidade do OTM cobre todo o período a partir do momento que ele toma as mercadorias sob sua responsabilidade até o momento em que realiza sua entrega.	O OTM é responsável pela perda ou dano de mercadorias a partir do momento que ele toma as mercadorias sob sua responsabilidade até o momento da sua entrega.	O OTM é responsável pela perda ou dano de mercadorias a partir do momento que ele toma as mercadorias sob sua responsabilidade até o momento da sua entrega.	O OTM é responsável pela perda ou dano de mercadorias a partir do momento que ele toma as mercadorias sob sua responsabilidade até o momento da sua entrega.

	Comunidade Andina Decisão n° 331 de 1993, modificada pela Decisão n° 393 de 1996: Transporte Multimodal Internacional.	**Mercosul** Acordo de Ouro Preto de 1994.	**ALADI** Acordo sobre transporte multimodal internacional de 1996.	**ASEAN** ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport de 2005.
Fundamento da responsabilidade	O OTM é responsável pela perda ou dano dos bens, assim como por atraso na entrega, salvo se provar que ele, seus empregados, agentes ou subcontratados tomaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar a ocorrência e suas consequências. O OTM não é responsável, no entanto, se ele provar que a perda, avaria ou atraso foi causado por: (1) ação ou negligência do expedidor, destinatário ou dos seus representantes ou agentes; (2) insuficiência ou defeito de embalagem das mercadorias, suas marcas ou números; (3) manuseio, carga, descarga ou arrumação dos bens efetuados pelo expedidor, destinatário ou seus agentes; (4) vício inerente ou defeito dos produtos, ou (5) greve, paralisação ou retenção de trabalho fora do controle do OTM.	O OTM é responsável pelo dano, perda ou atraso na entrega das mercadorias, se o fato que causou a perda, avaria ou atraso ocorreu enquanto os bens estavam sob sua responsabilidade. O OTM é isento de responsabilidade, no entanto, se ele provar que a perda, avaria ou atraso foi causado por uma ou mais das seguintes circunstâncias: (1) ato ou omissão do expedidor ou do destinatário ou de seus agentes ou representantes; (2) vício inerente ou defeito latente das mercadorias; (3) força maior ou caso fortuito; (4) motim, greve e paralisações; (5) qualquer outra causa além do controle do OTM que impede o cumprimento do contrato de transporte.	O OTM é responsável pela perda ou dano dos bens, assim como por atraso na entrega, salvo se provar que ele, seus empregados, agentes ou subcontratados tomaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar a ocorrência e suas consequências e que não houve culpa ou comportamento imprudente que contribuíram para a perda, avaria ou atraso. O OTM não é responsável, no entanto, se ele provar que a perda, avaria ou atraso foi causado por: (1) ato ou negligência do expedidor, destinatário ou dos seus representantes ou agentes; (2) insuficiência ou defeito de embalagem das mercadorias, suas marcas ou números; (3) manuseio, carga, descarga ou arrumação dos bens efetuados pelo expedidor, destinatário ou seus agentes; (4) vício inerente ou defeito dos produtos, ou (5) greve, paralisação ou retenção de trabalho fora do controle do OTM.	O OTM é responsável pela perda ou dano dos bens, assim como por atraso na entrega, salvo se provar que ele, seus empregados, agentes ou subcontratados tomaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar a ocorrência e suas consequências e que não houve culpa ou comportamento imprudente que contribuíram para a perda, avaria ou atraso. O OTM não é responsável, no entanto, se ele provar que a perda, avaria ou atraso foi causado por: (a) força maior; (b) ato ou negligência do expedidor, do destinatário ou do seu representante ou agente; (c) insuficiência ou defeito de embalagem das mercadorias, suas marcas ou números; (d) manuseio, carga, descarga ou arrumação dos bens efetuados pelo expedidor, destinatário ou seus agentes; (e) vício próprio ou latente nas mercadorias; (f) greve, paralisação ou restrição do trabalho, seja parcial ou geral; ou (g) sobre perda, avaria ou atraso causado durante o transporte marítimo ou em águas interiores navegáveis causadas por: (i) ato, negligência ou erro do comandante, de marinheiro, de piloto ou empregado do transportador durante a navegação ou de gestão de navio; ou (ii) fogo a menos que causado por falha dos funcionários da transportadora.

	Comunidade Andina Decisão n° 331 de 1993, modificada pela Decisão n° 393 de 1996: Transporte Multimodal Internacional.	**Mercosul** Acordo de Ouro Preto de 1994.	**ALADI** Acordo sobre transporte multimodal internacional de 1996.	**ASEAN** ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport de 2005.
Atraso na entrega	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD / CCI.	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD / CCI.	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD / CCI.	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD / CCI.
Responsabilidade dos funcionários e agentes	Disposições semelhantes à Convenção de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	Disposições semelhantes à Convenção de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	Disposições semelhantes à Convenção de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	Disposições semelhantes à Convenção de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.
Limitação de responsabilidade	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD/CCI. Disposições relativas à perda do direito de limitar a responsabilidade baseiam-se em disposições da Convenção de Genebra de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	A menos que seja declarado e inserido no documento de transporte multimodal um valor maior, a responsabilidade por perdas ou danos é limitada ao maior valor de: 1) Argentina: 400 pesos argentinos de ouro por embalagem ou 10 g.p. por kg; 2) Brasil, Paraguai e Uruguai: 666,67 DES por volume ou 2 DES por kg. Responsabilidade por atraso limitado a quantidade de carga sob o contrato de transporte multimodal. Disposições relativas à perda do direito de limitar a responsabilidade são os mesmos os mesmos da Convenção de Genebra de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD/CCI. Disposições relativas à perda do direito de limitar a responsabilidade baseiam-se em disposições da Convenção de Genebra de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.	Disposições semelhantes às regras da UNCTAD/CCI. Disposições relativas à perda do direito de limitar a responsabilidade baseiam-se em disposições da Convenção de Genebra de 1980 e das regras da UNCTAD/CCI.

	Comunidade Andina Decisão n° 331 de 1993, modificada pela Decisão n° 393 de 1996: Transporte Multimodal Internacional.	**Mercosul** Acordo de Ouro Preto de 1994.	**ALADI** Acordo sobre transporte multimodal internacional de 1996.	**ASEAN** ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport de 2005.
Danos localizados	Em caso de danos localizados, os limites de responsabilidade do OTM são determinados por referência às disposições da convenção internacional aplicável que proporcionam um maior limite de responsabilidade. Mesmas disposições do Art. 19 da Convenção de Genebra de 1980.	Em caso de danos localizados, apenas os limites de responsabilidade do OTM serão determinados em conformidade com as disposições da convenção internacional aplicável ou de legislação nacional obrigatória.	Em caso de danos localizados, apenas os limites de responsabilidade do OTM são determinados por referência às disposições da convenção internacional aplicável ou de legislação nacional obrigatória.	Em caso de danos localizados, apenas os limites de responsabilidade do OTM são determinados por referência às disposições da convenção internacional aplicável ou da lei imperativa que fornecem outro limite de responsabilidade.
Avalização de compensação	Mesmas provisões das regras da UNCTAD/CCI.	Mesmas provisões das regras da UNCTAD/CCI.	Mesmas provisões das regras da UNCTAD/CCI.	Mesmas provisões das regras da UNCTAD/CCI.

Fonte: COMUNIDADE ANDINA (1993), BRASIL (1995), ALADI (1996), UNTAD (2001), ASEAN (2005) e ALADI (2008)

2.3.7. Comparação entre os acordos celebrados

A **Tabela 2.1** apresenta uma comparação entre os acordos sobre o transporte multimodal de cargas celebrados pelos blocos econômicos conforme o assunto abordado. Dividiram-se os assuntos em: aplicação; documentação; período de responsabilidade; fundamento da responsabilidade; atraso na entrega; responsabilidade dos funcionários e agentes; limitação de responsabilidade; danos localizados; e avalização de compensação. A elaboração da referida tabela relaciona ainda esses acordos com a Convenção de Genebra de 1980 e com as regras da UNCTAD/CCI, levando-se em consideração as referências COMUNIDADE ANDINA (1993), BRASIL (1995), ALADI (1996), UNTAD (2001), ASEAN (2005) e ALADI (2008).

Verifica-se na **Tabela 2.1** que há semelhanças e diferenças entre os acordos celebrados, que serão comentados a seguir.

Nota-se que cada bloco econômico possui acordo específico sobre o tema e determina que a aplicabilidade do transporte multimodal de cargas está vinculada a cada acordo quando o transporte tiver origem ou destino no país. A aplicabilidade está compatível com o disposto na Convenção de Genebra de 1980, que também desconsidera o percurso do transporte em um terceiro país. Pelo disposto nos acordos e na própria convenção, havendo um transporte multimodal originado em um país com destino a outro, mas que em seu trajeto entre em território de um terceiro país, não há disposição que considere o transporte nesse terceiro como transporte multimodal.

Acredita-se que essa possível ausência não foi considerada porque o transporte internacional ocorre principalmente por modo marítimo ou aéreo, portanto a aplicabilidade se adéqua a essa realidade, visto que a carga desembarca, na maioria dos casos, somente no país de destino.

Ressalta-se, entretanto, que o transporte multimodal internacional por via terrestre pode ficar prejudicado quando houver um país no decorrer do trajeto entre a origem e o destino. Seja pelo modo rodoviário ou pelo ferroviário, o país onde ocorre somente o trajeto, mesmo que seja signatário do acordo do bloco econômico ou da Convenção de Genebra de 1980, não é obrigado a considerar o transporte como multimodal. Consequentemente, não reconhece o contrato de transporte multimodal nem o OTM como responsável único.

Verifica-se também que os regulamentos de cada bloco econômico determinam que o transporte multimodal de cargas deva ser regido por esse determinado acordo quando o transporte iniciar ou terminar em um dos países signatários. Dessa forma, cada acordo possibilita que um país que não seja membro de um bloco econômico possa fazer parte do transporte multimodal. Ou seja, a origem do transporte em um país pertencente a um bloco econômico e o destino em um país em outro bloco econômico com acordo diferente ao do primeiro. Nota-se, portanto, a importância da compatibilidade entre todos os acordos, evitando assim que um país participante de um bloco econômico inicie o transporte multimodal obedecendo ao disposto em um acordo com destino a outro país cujas regras e responsabilidades são conflitantes às do primeiro.

Nota-se ainda que um país pode ser signatário de mais de um acordo, visto sua participação em mais de um bloco econômico, agravando o problema de incompatibilidade entre os acordos.

Ainda se tratando de aplicabilidade, nota-se que apenas ALADI não dispõe sobre o registro ou a regulamentação dos OTM. Esse registro ou controle é respeitado pela Convenção de Genebra de 1980, onde o OTM deve cumprir a legislação de cada país que ele opera, além do disposto na própria convenção.

Dessa forma, o Mercosul, a Comunidade Andina e a ASEAN desenvolveram requisitos para registrar os OTM. Nesse caso, para que ocorra o transporte multimodal em um dos países membros, o OTM deve possuir registro nele, tanto na origem como no destino.

O Mercosul, por sua vez, foi o único bloco econômico a determinar que para usufruir das provisões do Acordo de Ouro Preto de 1994, deveria haver uma referencia explícita do acordo no contrato de transporte multimodal.

Ao tratar da documentação, os acordos seguiram o disposto na Convenção de Genebra de 1980 e nas regras UNCTAD/CCI, exceto o Mercosul que não incluiu qualquer provisão sobre os efeitos probatórios de informação do documento que evidencia o contrato de transporte multimodal.

Com relação ao período de responsabilidade, os acordos são compatíveis e seguem o disposto na Convenção de Genebra de 1980, que se inicia a partir do momento que o OTM toma as mercadorias sob sua responsabilidade até o momento da sua entrega no destino.

O fundamento das responsabilidades, entretanto, se diverge quando se trata da ASEAN e do Mercosul. Segundo ASEAN (2005), o OTM não é responsável se ele provar que a perda, a avaria ou o atraso ocorreu durante o transporte marítimo ou em águas interiores navegáveis causados por fatores de responsabilidade da transportadora aquaviária ou de seus funcionários e contratados ou em caso de fogo.

O Acordo de Ouro Preto de 1994 e ASEAN (2005) isentam o OTM de suas responsabilidades sobre danos, atrasos ou perdas quando ocorrer greve ou paralisação de uma forma geral. Infere-se, portanto, que mesmo que ocorra greve ou paralisação por funcionários do OTM ou da empresa subcontratada por ele, o OTM não é responsável. Diferentemente da Comunidade Andina e da ALADI, que limitaram a isenção de responsabilidade apenas quando a greve for fora do controle do OTM.

Os blocos econômicos assemelham-se ao eximir a responsabilidade do OTM quando o dano, a avaria ou o atraso ocorreu por negligência ou qualquer ato danoso realizado pelo expedidor, pelo destinatário ou por seus respectivos contratados ou quando ocorrer defeito no produto, na embalagem, na marcação ou na etiquetagem.

O atraso na entrega e a responsabilidade dos funcionários e agentes são semelhantes entres os acordos e seguem a regulamentação internacional.

Ao se tratar da limitação de responsabilidade, o Mercosul é o único bloco que se diferenciou da Convenção de 1980, respeitando as legislações vigentes de cada país. A menos que seja declarado e inserido no documento de transporte multimodal um valor maior, a responsabilidade por perdas ou danos é limitada ao maior valor de 400 pesos argentinos de ouro por embalagem ou 10 pesos argentinos de ouro por quilo para a Argentina. Para o Brasil, o Paraguai e o Uruguai, a responsabilidade limita-se a 666,67 DES (Direitos Especiais de Saque)[2] por volume ou 2 DES por quilo.

Na ocorrência de dano localizado, isso é, quando for possível a determinação do local que ocorreu o dano, a Comunidade Andina seguiu o disposto na Convenção de Genebra de 1980, onde os limites de responsabilidade do OTM são determinados por referência às disposições da convenção internacional aplicável que proporcionam um maior limite de responsabilidade.

[2] DES equivalente a R$ 2,9919, consultado em 22 de fevereiro de 2013, no site do Banco Central do Brasil, http://www.bcb.gov.br/

Os demais blocos econômicos determinaram que em caso de danos localizados, apenas os limites de responsabilidade do OTM serão determinados em conformidade com as disposições da convenção internacional aplicável ou com a legislação nacional obrigatória.

Nota-se, portanto, que existem variações no texto de cada acordo que não seguem o disposto na Convenção de Genebra de 1980.

2.4. O transporte multimodal de cargas em uma seleção de países

Neste tópico será apresentada uma visão geral dos regulamentos vigentes sobre o transporte multimodal de cargas realizados em uma seleção de países. Em alguns deles, o tema será aprofundado com o objetivo de verificar a sua atual aplicabilidade e possíveis entraves.

Ressalta-se que o levantamento dos regulamentos existentes e apresentados neste tópico não é exaustivo. Deu-se prioridade para países da América Latina, países que possuíam alguma similaridade com o Brasil – como tamanho continental ou burocracia documental – e outros, considerados como referência na atividade de transporte.

Com o intuito de harmonizar e tornar as normas viáveis na implementação do transporte multimodal de cargas, a maioria da regulamentação dos países foram baseadas nos acordos celebrados pelos blocos econômicos.

Assim como ocorre com os blocos econômicos, a disseminação individual de regulamentos sobre o transporte multimodal de cargas, por parte dos países, pode gerar divergências legais nos modelos adotados.

2.4.1. Alemanha

Em 1° de julho de 1998, entrou em vigor a lei alemã que rege todo o sistema de transporte, incluindo todos os modos, conhecida como *Transport Law Reform Act 1998* (UNCTAD, 2001). Essa lei substituiu todas as antigas leis que regiam os diversos modos, o armazenamento e o funcionamento dos entes intermediários ao transporte, que foi baseada na Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada de 1956 – CMR.

A lei inclui a atuação dos agentes de carga, operadores de terminal de carga, empresas de transporte de todos os modos. Ela rege sem levar em consideração se o tipo de contrato é unimodal ou multimodal. Por se aplicar a todos os setores que em

conjunto formam o sistema multimodal ela é considerada como a lei alemã de transporte multimodal.

Essa lei não foi criada especificamente para o transporte multimodal, visto que em nenhum momento cita tal nomenclatura. Ressalta-se, entretanto, que ela dispõe sobre o transporte utilizando diversos modos, apresentando regras gerais de contrato de transporte, o que também pode ser considerado para o transporte multimodal da mesma forma que para os outros modos, exceto para danos localizados e para provisões em que convenções internacionais o regem (UNCTAD, 2001).

Em outras palavras, a Alemanha não desenvolveu nada específico para o transporte multimodal, apenas adaptou todas as regras de todo o sistema em uma só lei, o que a tornou aplicável ao transporte multimodal doméstico e internacional. Segundo ALADI (2008), dessa forma se evitou a confusão gerada em alguns países onde a lei de transporte multimodal contradiz a de algum modo específico, criando diferentes regras para a mesma ação. Como exemplo, pode-se considerar que se o contrato de transporte é multimodal, poderá gerar dupla cobrança dos subcontratados para recuperar os danos causados: uma pelo OTM e outra pelo dono da carga.

2.4.2. Argentina

A Argentina aprovou em 09 de dezembro de 1997 a Lei nº 24.921 que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas.

ALADI (2008), por sua vez, afirma que houve problemas na sua implementação, que foi criticada desde o momento de sua regulamentação, em 1998, o que gerou inúmeras iniciativas de atualizações para corrigir suas deficiências, mas que não geraram resultado. Ressalta-se ainda que, segundo ALADI (2008), as leis de transporte e de comércio da Argentina estão totalmente superadas além de apresentarem contradições com outras leis do país.

Na Argentina há uma baixa participação do transporte intermodal e multimodal. Existe pouca utilização de contêineres nos modos ferroviários e aquaviários interior. A utilização de documentos de transporte intermodal e multimodal está restrita a poucos armadores e agentes de carga, basicamente para exportações. Nos poucos casos de importações, a maioria está restrita a algumas empresas que se encontram próximas ao porto de Buenos Aires (ALADI, 2008).

Por sua vez, as medidas tomadas pelos regimes aduaneiros e pela administração de fronteira atrapalham o desenvolvimento do transporte multimodal internacional, como é o caso da arrecadação de impostos para a exportação (ALADI, 2008).

2.4.3. Bolívia

A Bolívia adotou a regulamentação da Comunidade Andina.

O transporte de carga na Bolívia tem suas próprias peculiaridades devido a sua condição de país mediterrâneo. Possui três principais portos de exportação ao Oceano Pacífico e uma hidrovia ao Oceano Atlântico.

Com relação ao transporte da Bolívia até o Oceano Pacífico, segundo ALADI (2008), a modalidade mais comum é a contratação de transporte intermodal. Nesse caso há contratação independente de cada modo de transporte e cada transportador é responsável pelo trecho de acordo com as normas que regem o contrato de transporte daquele modo. Essa modalidade vem trazendo sérios inconvenientes aos exportadores, tendo em vista que em certos períodos do ano as empresas transportadoras se movem de acordo com a sazonalidade da carga.

Como exemplo, a colheita da soja e sua exportação demandam quase 80% do transporte internacional de carga. Essa situação afeta outros setores como o de produtos manufaturados e de madeiras, pois ficam longos períodos sem disponibilidade de espaço para o transporte internacional de carga (ALADI, 2008).

Vale ressaltar que o setor de transporte na Bolívia está organizado em sua grande maioria por meio de cooperativas, onde cada sócio possui entre um e três caminhões. Por esse motivo é difícil realizar contratos de longo prazo. Alguns armadores, portanto, abriram empresas de transporte terrestres que ofereciam e cobravam por esse serviço sempre que a carga fosse transportada, no trecho aquaviário, por eles. Nesse caso, o armador está agindo como um agente de carga, que subcontrata a sua própria empresa para completar o trajeto, emitindo um único conhecimento de transporte pelo qual se obriga o transporte da origem ao destino. Entretanto não há explicação ao dono da carga sobre as responsabilidades regidas nos trechos praticados (ALADI, 2008).

ALADI (2008) ainda ressalta a ausência de conhecimento por parte dos transportadores e dos usuários sobre a aplicação dos acordos de transporte multimodal.

2.4.4. Chile

As normas que dispõem sobre o transporte multimodal de cargas encontram-se no Código de Comércio do Chile, especificamente nos Art. 1041 a 1043 do Livro II *De la Navegación y El Comercio Marítimos*. Vale lembrar que o Chile foi um dos países signatários do Convênio de Genebra de 1980.

Para ser um OTM no Chile, é necessário ser pessoa física ou jurídica chilena, dessa forma ALADI (2008) afirma que as empresas estrangeiras de transporte multimodal internacional são obrigadas a contratar os serviços de movimentação de contêineres das empresas chilenas dentro do território nacional.

Apesar da especificidade apresentada, o transporte multimodal de cargas funciona no Chile e documentos utilizados obedecem as regaras da UNCTAD/CCI (ALADI, 2008).

2.4.5. China

O governo chinês elaborou durante a década de 90 três documentos com o intuito de regulamentar o transporte multimodal em seu país (UNCTAD, 2001):

- *The Maritime Code, 1993, Chapter IV, Section 8: Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract;*
- *Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers, 1997;*
- *The Contract Law, 1999, Chapter 17, Section 4: Contracts for Multimodal Transportation.*

Segundo UNCTAD (2001) o *Maritime Code 1993* define o contrato de transporte multimodal como aquele onde o OTM se responsabiliza pelo transporte por todo o percurso utilizando dois ou mais modos de transporte, desde que um deles seja o transporte marítimo. A responsabilidade do OTM é por todo o trajeto da carga, mesmo que tenham ocorrido vários contratos unimodais de transporte (ao invés de apenas um contrato). O transportador é responsável pelo atraso na entrega da carga, além de arcar com o prejuízo do atraso da mesma.

O *Regulations of Containers 1997* é aplicado obrigatoriamente no transporte multimodal internacional por contêineres (UNCTAD, 2001). A responsabilidade pela perda ou dano será regida pelas regras do modo de transporte em que o evento ocorreu, caso este modo seja determinado. Caso não se saiba em que modo ocorreu a perda ou

dano, a responsabilidade do OTM será regida pelo Código Marítimo da China (se tiver transporte marítimo). O OTM pode entrar em acordo com o contratante sobre responsabilidades específicas, direitos e obrigações entre eles, porém em nenhum momento isso poderá afetar a responsabilidade do OTM, a não ser que esteja estipulado em lei. Qualquer procedimento contra o OTM terá um prazo de um ano para ser entregue, prorrogado por dois anos, caso não haja transporte marítimo.

O *Contract Law 1999* rege o contrato de transporte multimodal. As definições adotadas são similares aos da Convenção de Genebra de 1980, entretanto no que trata de responsabilidade, não seguiu a mesma, nem as regras da UNCTAD/CCI (UNCTAD, 2001).

2.4.6. Colômbia

A Colômbia adotou a regulamentação da Comunidade Andina, de acordo com o Decreto nº 149 de 1999. Desenvolveu ainda outras normatizações internas com o objetivo de operacionalizar o transporte multimodal de cargas em seu território.

No caso colombiano, ALADI (2008) afirma que várias empresas de transporte rodoviário se registraram como OTM. Algumas delas, entretanto, tiveram dificuldades em estabelecer sua rede de agentes a nível internacional.

Constatou-se também que algumas dessas empresas não realizam o transporte internacional, mas emitem o conhecimento de transporte multimodal apenas para ter acesso aos benefícios aduaneiros, além de utilizá-lo para o transporte unimodal nacional (ALADI, 2008). Nota-se que essa situação apresentada não está correta, já que não se trata de uma operação de transporte multimodal de cargas conforme definido pela Convenção de Genebra de 1980.

A normativa colombiana permite que qualquer pessoa jurídica possa se registrar como OTM. As empresas vinculadas ao transporte e ao comércio exterior são as mais interessadas nesse registro, entretanto, na prática, possuem dificuldades para fazê-lo por limitações empresariais. Dentre elas, vale destacar o agente de carga e o transportador.

Os agentes de carga atuam como agentes e não como principal. Possuem funções aduaneiras bem específicas, mas não são transportadores. Os agentes de carga conhecem o mercado internacional, trabalham em redes com agentes de carga de outros países e reúnem as melhores condições para se registrarem como OTM. Os agentes de carga, por sua vez, não assumem responsabilidade direta sobre a carga por não serem

transportadores, por isso não contam com apólices de seguro que cubram os danos à carga desde a origem até o destino. Segundo ALADI (2008), em nenhuma norma de transporte aparece o agente de carga como um ente no transporte da mercadoria, aparecem, entretanto, em todas as normas aduaneiras como um ator na tramitação de documentos da carga. A correta definição permite ver claramente quem tem determinados direitos, responsabilidades e acesso aos benefícios vinculados ao transporte multimodal de cargas.

Os transportadores são normalmente unimodais. Levando-se em consideração que os OTM também podem ser transportadores em um ou mais trechos entre a origem e o destino, ALADI (2008) considera que os transportadores são candidatos possíveis para o transporte multimodal na Colômbia, principalmente os armadores que já operam com o transporte combinado.

Para que o interessado se registre como OTM na Colômbia, entre outros requisitos, necessita-se que demonstre a capacidade de assumir a responsabilidade pela perda ou dano na carga mediante a contratação prévia de uma apólice de seguro de cobrimento internacional ou outro mecanismo. A obtenção de uma apólice de seguro, segundo ALADI (2008) pode representar uma das maiores dificuldades para o registro de OTM na Colômbia.

Na experiência colombiana, nos primeiros anos de implementação do transporte multimodal de cargas não havia seguradora no país que aceitasse cobrir a responsabilidade dessa modalidade, sendo, segundo ALADI (2008), necessário recorrer a Clubes de Proteção e Indenização contemplados na Decisão nº 331, sobre transporte multimodal de cargas da Comunidade Andina. As seguradoras estavam temerosas em oferecer um cobrimento requerido pelo OTM. Somente em 2006 uma seguradora colombiana passou a oferecer sua apólice. Ressalta-se, portanto, que os primeiros OTM registrados estavam cobertos com um Clube de Proteção com apólices estrangeiras.

O transporte multimodal de cargas na Colômbia requer uma mudança cultural e um compromisso político. A mudança cultural pode ser considerada mais difícil de ser alcançada e complicada de assumir, mas a isso se soma à falta de informação e compromisso político dos governantes e seus dirigentes responsáveis pelo transporte, pois se considera difícil pensar na possibilidade de modificar os esquemas tradicionais. A falta desses elementos é o fator mais importante que dificulta o desenvolvimento do transporte multimodal de cargas no país (ALADI, 2008).

2.4.7. Cuba

O Art. 63 do Decreto nº 87 de 1981 "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga", referencia o contrato de transporte multimodal, entretanto não o regula expressamente nem define a figura do OTM.

2.4.8. Estados Unidos

Os Estados Unidos não possuem uma lei que rege o transporte multimodal de cargas, entretanto, ALADI (2008) afirma que é nesse país onde os transportes multimodal e intermodal funcionam da melhor forma. A justificativa para essa afirmativa é baseada em três razões: a aplicação de boas leis de transporte unimodal; infraestrutura adequada para o transporte e para os terminais de transbordo, diminuindo o tempo de transporte e eliminando danos à carga e a alta segurança nacional, que minimiza os casos de furto e de roubo das cargas durante o transporte.

Para ANTT (2011), nos Estados Unidos as opções de transporte intermodal encontram-se desenvolvidas. Isso se deve ao ambiente pró ativo das entidades públicas e privadas em prol de uma integração eficiente das modalidades de transporte.

A lei que rege o transporte intermodal de cargas nos EUA é de 1991, intitulada *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*. A referida lei teve como objetivo o desenvolvimento do transporte intermodal e combinado, elaborando estudos sobre o assunto. Já em 1998, aprovou-se a lei *Transportation Equity Act*, que enfatiza as conexões intermodais fomentando a infraestrutura do transporte intermodal.

2.4.9. Equador

O Equador internalizou a regulamentação da Comunidade Andina, mas segundo ALADI (2008) não a aplica, pois o foco é no transporte intermodal combinado desde 1974.

2.4.10. Holanda

A Holanda não adotou uma lei específica para o transporte multimodal, nem seguiu as convenções sobre o tema. O transporte por mais de um modo é baseado nas regras do transporte combinado. Ressalta-se, entretanto, que o termo transporte

combinado e transporte multimodal, segundo BEELEN (1998), são considerados como sinônimos na Holanda, apesar do segundo termo expressar melhor o seu sentido.

O transporte combinado é regido pelo Código Civil Holandês, especificamente nos seus artigos 40 a 43. O transporte é regulado pelas leis e regras de cada modo, assim como a responsabilidade. Logo, a responsabilidade do operador do transporte é regida pelo modo onde ocorreu a perda, o dano ou o atraso.

A emissão do documento de transporte combinado não é pré-requisito para a aplicabilidade da regulamentação do acordo sobre transporte multimodal, porém pode-se utilizar esse documento.

Segundo BEELEN (1998), na Holanda, o transporte multimodal é uma prática comum, não apenas nos destinos internacionais, mas também para o transporte doméstico (especialmente por via rodoviária e fluvial).

2.4.11. Índia

Em 1993, foi criado o *The Multimodal Transportation of Goods Act*, com o intuito de regular o transporte multimodal internacional da Índia. Baseado primeiramente na *United Nations Conference on Trade and Development*, suas regras foram complementadas no ano de 2000, por meio de uma emenda à lei, com as regras da Convenção de Genebra de 1980.

Segundo as regras estabelecidas na Índia, o contrato multimodal é utilizado por um OTM para realizar o transporte de cargas internacionais, mais especificamente a exportação. O conhecimento de transporte multimodal veio substituir o conhecimento de transporte combinado, utilizado para o transporte interno.

Segundo KUMAR (1998), o modelo indiano possui alguns entraves do ponto de vista regulatório, operacional, institucional e de infraestrutura, que dificultam ou mesmo impossibilitam o transporte multimodal de cargas no país.

O conhecimento de transporte multimodal tem seu uso limitado. Os operadores preferem utilizar os recibos de ferrovias, de rodovias ou o conhecimento de transporte combinado, mesmo que pagando mais sobre eles, pois afirmam que o conhecimento de transporte multimodal não tem eficiência (KUMAR, 1998).

Devido à extensão territorial da Índia, para ocorrer uma operação multimodal, KUMAR (1998) afirma que deveria haver maior quantidade de terminais de transbordo. O transporte rodoviário é necessário para a ligação final da ferrovia ao porto, mas é

melhor utilizar apenas o transporte rodoviário, pois essa distância (trem-porto) é muito longa. Isso se agrava pelo fato de haver longos períodos de espera nos portos por limitação da infraestrutura.

No trecho rodoviário também existem entraves, que não se limitam ao transporte multimodal. Não existe uma estrutura de imposto centralizado e as barreiras fiscais na rodovia impedem a fluência da carga, aumentando o custo do transporte (KUMAR, 1998).

2.4.12. México

Está vigente o *Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional* do México de 1989. Nele são estabelecidos os requisitos para registro do OTM e a responsabilidade a que está obrigado.

Segundo ALADI (2008), ao se desenvolver o regulamento de transporte multimodal, não se previram os impactos da integração dos modos de transporte, pois ocorrem erros conceituais do ponto de vista jurídico. No México existe uma regulamentação normativa para cada modo de transporte, o que impede sua correlação e integração, além de outras disposições específicas que influem a operação de cada modo de transporte.

Os representantes do setor de transporte assinalam que na lei de cada modo existem preceitos que condicionam a competência do tipo de transporte e não dispõem sobre a possibilidade de integração. De acordo com cada lei ou regulamento, se exige a emissão de conhecimentos de transporte como características de cumprimento obrigatório por cada modo, além de segmentarem ou proibirem a participação de transportadores distintos aos regulados por elas. Isso significa que no México, o transporte multimodal de cargas encontra um entrave muito grande no marco jurídico que regula as atividades de transporte (ALADI, 2008).

2.4.13. Paraguai

O Paraguai internalizou o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias do Mercosul por meio do Decreto nº 16.927 de 1997.

Apesar de estar localizado em uma zona estratégica de comunicação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, na parte central e sul da América do Sul e ter vigente um

regulamento sobre o transporte multimodal, o Paraguai não utiliza a multimodalidade devido às deficiências de infraestrutura de transporte, de comunicação e de movimentação da carga (ALADI, 2008).

2.4.14. Peru

O Peru adotou a regulamentação da Comunidade Andina.

No Peru existe desconhecimento por parte dos usuários quanto à possibilidade de utilização de serviço de transporte multimodal. Pelo lado da oferta de serviço, muitos operadores reconhecem problemas aduaneiros e de trânsito terrestre quando cruzam territórios estrangeiros. Por esse motivo preferem que outro operador assuma a gestão e a responsabilidade pelo porte da carga (ALADI, 2008).

Existem cargas para as quais, durante o percurso, se utiliza mais de um modo de transporte, entretanto os usuários não se interessam se existe um único responsável ou um único documento de transporte. Interessa apenas que a carga chegue no tempo contratado, não visualizando ou prevenindo a existência de algum risco durante o transporte. Além disso, ALADI (2008) afirma que ocorre uma competição acirrada no transporte terrestre, o que dificulta encontrar empresas de médio porte financeiramente saudáveis. Essa situação gera instabilidade no mercado além tornar impossível contratar um serviço confiável de transporte multimodal.

2.4.15. Tailândia

Na Tailândia, *The Multimodal Transport Act, B.E.2548* de 2005 é a lei que rege o assunto, que foi desenvolvida com base no acordo da ASEAN sobre transporte multimodal de cargas. Ressalta-se que sua aplicabilidade é para transporte doméstico e internacional.

Segundo SINGSUWAN (2011), a lei consiste, principalmente, de disposições relacionadas aos aspectos do direito civil, entretanto possui aspectos de direito administrativo e criminal quando trata da regulação e controle dos OTM. Antes da vigência da lei, o transporte multimodal não era regulado, mas poderia ocorrer livremente, sem a necessidade de registro do OTM.

Em contrapartida, SINGSUWAN (2011) afirma que não há leis ou regulamentos que incidam sobre o controle do operador de transporte multimodal. Portanto, desde que a lei passou a vigorar, criou-se uma questão polêmica sobre o assunto: se ela cria

responsabilidades para o OTM de forma excessiva e indevida a ponto de afetar a operação do transporte multimodal de cargas na Tailândia.

Além das questões de registro, a lei dispõe sobre punições por meio de multa caso haja violação das provisões da mesma, dando poder de polícia administrativo para os devidos órgãos oficiais agirem em nome do Departamento de Marinha da Tailândia.

SINGSUWAN (2011) conclui que pode parecer que a lei tailandesa cria encargos para o OTM, mas isso não afeta na prática a operação multimodal ao se comparar com os regulamentos de outros países. Conclui ainda que esse registro possa conter algumas desvantagens, tais como requisitos de documentação e disposições complexas e impraticáveis, no entanto possui vantagens como a proteção dos consumidores ao se manter os registros oficiais e o controle do comportamento dos OTM, principalmente quando operam fora do país.

2.4.16. Uruguai

Não há uma lei no Uruguai e nenhuma convenção sobre o transporte multimodal de cargas. O transporte é regido pelas normas do Tratado de Direito Comercial Terrestre Internacional, de 1940, e as regras de direito internacional privado quando relacionado à matéria de jurisdição competente.

O Decreto Ministerial nº 99, de 8 agosto de 1995, pôs em vigência o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias do Mercosul. Esse por sua vez foi anulado pelo Tribunal Contencioso Administrativo do Uruguai, que sentenciou, por suas características, que o instrumento jurídico deveria ser ratificado pelo Poder Legislativo (ALADI, 2008).

2.4.17. Venezuela

A Venezuela adotou a regulamentação da Comunidade Andina.

Ressalta-se, entretanto, que segundo ALADI (2008), o transporte multimodal de cargas não se desenvolveu na Venezuela, pois o modo de transporte utilizado no país é basicamente o rodoviário.

2.5. Considerações finais

Este Capítulo foi iniciado com a conceituação dos termos relacionados ao transporte de carga por mais de um modo de transporte, evidenciando que o transporte

multimodal de cargas introduziu a responsabilidade única do OTM por meio de um contrato único. Posteriormente, apresentou-se o histórico sobre o estabelecimento do conceito e da prática do transporte multimodal de cargas no mundo, onde foram destacadas as tentativas de se estabelecer um acordo internacional que regesse o assunto em questão. Em seguida apresentou-se uma seleção de acordos realizados por blocos econômicos que tiveram o intuito de normatizar e viabilizar o transporte multimodal internacional de cargas entre seus países membros. Por fim, apresentou-se uma visão geral dos regulamentos vigentes em uma seleção de países.

Dando continuidade ao trabalho, será feita uma revisão bibliográfica do transporte multimodal de cargas no Brasil. Essa pesquisa é descrita no Capítulo 3 desta dissertação.

3. O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO BRASIL

O objetivo deste Capítulo é apresentar uma revisão bibliográfica e documental sobre o transporte multimodal de cargas no Brasil, incluindo legislações e regulamentações que dispõem sobre o tema.

Inicialmente, apresentou-se a legislação brasileira que rege o transporte multimodal de cargas, relacionando-a com legislações e regulamentos que a operacionalizaram. Em seguida, abordaram-se três finalidades dos conhecimentos de transporte: o caráter contratual, o caráter operacional e o caráter fiscal. Para finalizar, fez-se uma abordagem do Direito Tributário e sua influência no setor de transporte, principalmente ao que se refere ao transporte multimodal de cargas.

3.1. Marco regulatório vigente do transporte multimodal de cargas no Brasil

Neste tópico do trabalho, busca-se descrever as legislações e os regulamentos nacionais que regem o transporte multimodal de cargas no Brasil.

O Brasil, por ser membro do Mercosul, internalizou o Acordo de Ouro Preto de 1994 por meio do Decreto nº 1.563 de 1995. Esse, por sua vez, ratifica que o acordo será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à vigência.

Em 19 de fevereiro de 1998, a Lei nº 9.611, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas – também conhecida como lei do OTM –, foi aprovada. Somente dois anos depois, ela foi regulamentada pelo Decreto nº 3.411, precisamente no dia 12 de abril de 2000. Esse decreto determinava a competência para a habilitação prévia e o registro do OTM para o Ministério dos Transportes, além de definir os requisitos mínimos para essa habilitação junto ao órgão.

Em 10 de outubro de 2003, o modelo do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas – CTMC – definido para o caso brasileiro foi instituído pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ –, no Ajuste SINIEF nº 06/03.

O Decreto nº 3.411 de 2000, por sua vez, foi alterado pelo Decreto nº 5.276, em 19 de novembro de 2004, e a competência para a habilitação e o registro foram transferidos para a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Dentre as alterações destaca-se também a retirada da exigência de apólice de seguro de

responsabilidade civil em relação às mercadorias que estariam sob a custódia do OTM no momento de solicitação da habilitação. Ressalta-se que, segundo ANTT (2012), com a retirada dessa exigência, os requisitos para habilitação foram simplificados ao máximo possível, respeitando os acordos internacionais.

Cumprindo sua competência legal, a ANTT publicou a Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004, regulamentando os procedimentos para concessão da habilitação do OTM.

A Lei nº 9.611 de 1998 se divide em sete capítulos, os quais serão apresentados a seguir: do transporte multimodal de cargas; do operador de transporte multimodal; do contrato de transporte; da responsabilidade; da unidade de carga; do controle aduaneiro e da responsabilidade tributária e as disposições gerais e transitórias.

3.1.1. Do transporte multimodal de cargas

O direito pátrio adotou a definição de transporte multimodal de cargas como aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um OTM.

Ainda segundo a lei, o transporte multimodal de cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

Considera-se o transporte multimodal de cargas nacional quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território brasileiro. Consequentemente, o internacional é quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora dos limites territoriais nacionais.

3.1.2. Do operador de transporte multimodal

O OTM é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do transporte multimodal de cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros. Vale ressaltar que, segundo a lei, o OTM pode ser transportador ou não transportador.

Para que uma pessoa jurídica possa exercer as atividades de OTM, deve-se cumprir a Resolução ANTT nº 794 de 2004 que determina a prévia habilitação na própria agência reguladora. Essa, por sua vez, mantém um sistema único de registro para os OTM, incluindo as disposições legais nacionais e as internacionais estabelecidas nos acordos dos quais o Brasil é signatário. A habilitação é precedida de consulta às demais agências reguladoras do setor de transportes para que se manifestem sobre eventual impedimento. Os pré-requisitos necessários para a habilitação na ANTT são:

- requerimento para habilitação do OTM;
- inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;
- para sociedade comercial: ato constitutivo ou contrato social;
- para sociedade por ações: estatuto social, documento de eleição e termo de posse dos administradores;
- para firma individual: registro comercial.

O OTM poderá ser pessoa jurídica estrangeira desde que mantenha como representante legal pessoa jurídica domiciliada no país e que observe as disposições da legislação nacional e de quaisquer tratados internacionais porventura assinados pelo Brasil, referentes ao transporte de carga em território nacional.

No caso de habilitação para operações no Mercosul, é necessário também comprovar patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, aval bancário ou seguro de caução equivalente, nos termos do Decreto nº 1.563 de 1995.

Realizados os procedimentos pela ANTT, a habilitação é concedida mediante Resolução da Diretoria, devidamente publicada no Diário Oficial da União. Emite-se o Certificado de Operador de Transporte Multimodal, com validade de dez anos, sendo obrigatório o recadastramento do OTM no quinto ano após a sua emissão. Cancela-se a habilitação havendo quaisquer alterações que prejudiquem os requisitos legalmente exigidos para o exercício da atividade de OTM, assim como nos casos em que ele a estiver usando para a consecução de qualquer atividade ilícita.

Vale destacar que a Lei nº 9.611 de 1998 deixa explícito que a emissão do CTMC é de competência do OTM.

Existem 519[3] OTM habilitados no Brasil, sendo que apenas três são empresas estrangeiras. Apesar desse número, ANTT (2012) afirma que há indícios de que poucos OTM realizam a operação conforme a legislação, emitindo o CTMC, que caracteriza a operação como multimodal.

ENABLE (2010), por sua vez, afirma que apenas dois OTM realizam o transporte multimodal de cargas emitindo o CTMC. Esses dois OTM são empresas transportadoras que possuem operação em mais de um modo de transporte.

3.1.3. Do contrato de transporte

O contrato de transporte multimodal é celebrado entre o expedidor da carga e o OTM. Segundo a Lei nº 9.611 de 1998, a emissão do CTMC e o recebimento da carga pelo OTM dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

O CTMC evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não-negociável, a critério do expedidor.

Um contrato de transporte multimodal não-negociável é aquele em que o CTMC é considerado apenas um contrato para transporte e não representa o valor da mercadoria mencionada. Em contrapartida, se for considerado negociável, significa que o CTMC pode representar o valor dos bens, portanto pode ser negociável por meio de endosso em conformidade com a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil.

Ainda segundo a Lei nº 9.611 de 1998, o OTM, no ato do recebimento da carga, deverá lançar ressalvas no CTMC se considerar que o expedidor realizou uma falsa declaração de conteúdo ou se a carga ou a embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas. Igualmente, qualquer subcontratado, também no ato do recebimento da carga do OTM ou de outro subcontratado dele, deverá lançar ressalva no CTMC, se verificada alguma irregularidade, mesmo que respaldada por outro documento.

Qualquer documento emitido pelos subcontratados do OTM deverá ser sempre em favor do OTM, ou seja, nunca em favor do expedidor da carga. Essa determinação é

[3] Consultado em 09 de março de 2013, no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres, http://www.antt.gov.br/

compatível com a definição de transporte multimodal, além de operacionalizar o processo, pois o OTM é o único responsável, perante o expedidor, pelo transporte da origem ao destino, incluindo qualquer serviço correlato contratado para a realização do transporte como um todo.

Conforme mencionado anteriormente, o modelo do CTMC foi instituído pelo Ajuste SINIEF nº 06/03, que será aprofundado no Capítulo 4 desta dissertação.

3.1.4. Da responsabilidade

Com a emissão do CTMC, o OTM assume, perante o contratante, a responsabilidade pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, desde o local em que recebeu a carga até a sua entrega no destino. Responsabiliza-se também por quaisquer prejuízos decorrentes de perda, de danos ou de avarias à carga sob sua custódia, além dos prejuízos resultantes de atraso na entrega, quando houver prazo acordado. A responsabilidade do OTM cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

O OTM é ainda responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução do serviço de transporte multimodal como se essas ações ou omissões fossem suas.

A Lei nº 9.611 de 1998 garante, entretanto, que o OTM tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago ao contratante. O direito de regresso não se limita aos transportadores, pois a lei deixa claro que os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo também são responsáveis pela perda e pelos danos provocados às mercadorias quando da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

O OTM e seus subcontratados somente serão isentos de suas responsabilidades quando:

- houver ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;
- existir inadequação da embalagem por responsabilidade do expedidor da carga;
- houver vício próprio ou oculto da carga;
- houver manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente

pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou pelos seus agentes ou prepostos;

- ocorrer força maior ou caso fortuito.

Em caso de perdas ou danos na carga, o OTM é responsável até o limite do valor da carga declarado pelo expedidor e consignado no CTMC acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes. Caso o expedidor não tenha declarado qualquer valor, nos termos do que dispõe o Decreto n° 3.411 de 2000, a responsabilidade do OTM ficará limitada até o valor de 666,67 DES por volume ou unidade de carga ou dois DES por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas ou avariadas, prevalecendo o que for maior.

Quando a perda ou o dano à carga for produzido em fase determinada do transporte multimodal que exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do OTM por perdas ou danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção.

A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano da carga, é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete pago pelo transporte multimodal.

No entanto, apesar de a Lei n° 9.611 de 1998 estabelecer tais limites de responsabilidade, havendo ação ou omissão do OTM, seja dolosa ou culposa, que decorra a perda, o dano ou o atraso na entrega da carga, ele não poderá se valer dessas limitações.

Em contrapartida, o expedidor deverá indenizar o OTM pelas perdas, pelos danos ou pelas avarias resultantes de inveracidade na declaração da carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do CTMC, sem que tal dever de indenizar exclua ou atenue a responsabilidade do OTM nos termos anteriormente expostos.

3.1.5. Da unidade de carga

Para os efeitos da Lei n° 9.611 de 1998, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de cargas a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem

embalagem e são partes integrantes do todo.

Dessa forma, conclui-se que o contêiner e o pálete se enquadram como unidade de carga.

É livre a entrada e saída, no país, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

Ressalta-se, entretanto, que a Lei n° 9.611 de 1998 não exige que o transporte multimodal seja realizado somente por meio de unidades de carga. Essa ausência de restrição vai ao encontro da realidade brasileira que é a de suprimento de insumos de produção, visto que a maior parte do transporte ocorre por meio de caminhão trator e semi-reboque e navios com porões – petroleiros e graneleiros –, para o transporte de petróleo, de seus derivados e de produtos a granel – grãos e minérios.

3.1.6. Do controle aduaneiro e da responsabilidade tributária

Segundo ANTT (2011), a Lei n° 9.611 de 1998 e o Decreto n° 3.411 de 2000 trazem uma série de peculiaridades com relação ao regime tributário e ao controle aduaneiro a ser observado no transporte multimodal de cargas. Inicialmente, no caso de transporte multimodal internacional, quando o desembaraço aduaneiro não for realizado nos pontos de saída ou entrada no país, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro, terá como beneficiário o OTM e será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões.

ANTT (2011) menciona que o regime especial de trânsito aduaneiro é aquele que permite o transporte da carga, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território brasileiro, com suspensão do pagamento de tributos. Dessa forma, as operações de desunitização, de armazenagem, de consolidação e de desconsolidação de cargas na importação, de conclusão da operação de transporte e de transbordo de cargas, nos casos em que houver manipulação da mercadoria ou rompimento de dispositivo de segurança fiscal, deverão ser feitos em recinto alfandegado.

Na importação, não tendo sido realizado o desembaraço aduaneiro no ponto de entrada no país, ao OTM ainda é facultada a descarga direta da mercadoria importada, desde que ela permaneça em recinto alfandegado aguardando o despacho aduaneiro (ANTT, 2012).

Em razão de expressa disposição da Lei n° 9.611 de 1998, o expedidor, o OTM e qualquer subcontratado para a realização do transporte multimodal são responsáveis solidários, perante a Fazenda Nacional, pelo crédito tributário exigível. Ressalta-se, entretanto que o OTM será responsável solidário preferencial, cabendo-lhe direito de regresso.

Para efeitos fiscais, é nula a inclusão no CTMC de cláusula excedente ou restritiva de responsabilidade tributária.

3.1.7. Disposições gerais e transitórias

A documentação fiscal e os procedimentos exigidos dos transportadores deveriam se adequar ao CTMC. Para isso, a União, os Estados e o Distrito Federal deveriam celebrar um convênio no prazo de cento e oitenta dias da data de publicação da Lei n° 9.611 de 1998.

Ressalta-se, entretanto, que esse convênio foi realizado pelo CONFAZ apenas em 2003, com a publicação do Ajuste SINIEF nº 06/03. Vale destacar também, que, segundo ANTT (2012), poucos OTM emitem de fato o CTMC de acordo com a legislação.

A Lei n° 9.611 de 1998 determinou ao Poder Executivo a regulamentação da cobertura securitária do transporte multimodal e a expedição dos atos necessários a execução da lei no prazo de cento e oitenta dias, contados da data de sua publicação.

A Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), com base nas suas atribuições legais, aprovou em 29 de maio de 1998, a Circular SUSEP n° 40, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do OTM no âmbito do Mercosul. Entretanto, somente no dia 13 de dezembro de 2002 foi aprovada a Circular SUSEP n° 216, que dispunha sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal Cargas, de que trata a Lei n° 9.611 de 1998. Essa circular foi posteriormente revogada pela Circular SUSEP n° 421, de 1° de abril de 2011.

3.2. As finalidades do conhecimento de transporte

Diferentes esferas da administração pública possuem interfaces ligadas ao transporte de carga e, consequentemente, ao transporte multimodal de cargas. Dessa forma, o conhecimento de transporte possui finalidades de caráter contratual,

operacional e de recolhimento de tributos, denominada fiscal. Neste tópico, portanto, será apresentada uma visão geral dessas finalidades, comparando, quando possível, com o transporte multimodal de cargas.

3.2.1. Do caráter contratual

O conhecimento de transporte é o documento que evidencia o contrato de transporte. O Código Civil dispõe sobre o transporte de carga no Capítulo XIV, Seções I e III.

O contrato de transporte, segundo o Código Civil, obriga alguém a transportar a carga de um lugar para outro mediante retribuição. O transporte propriamente dito, portanto, pode ser considerado como a principal responsabilidade do contrato de transporte de carga. Dessa forma, o caráter contratual do transporte de carga está diretamente relacionado às responsabilidades aplicadas às partes desse transporte.

O Código Civil dispõe sobre o contrato de transporte de carga e as responsabilidades a que se encontram as partes, garantindo a aplicação do disposto nas legislações especiais, nos tratados e nas convenções internacionais que o Brasil é signatário, desde que não o contrarie.

Infere-se, portanto, que o Código Civil é a lei que rege, baseado em disposições gerais, o transporte de cargas de todos os modos e que ele sobrepõe qualquer outra disposição nacional ou internacional em território brasileiro.

Cada modo de transporte, incluindo o transporte multimodal de cargas, segue regras internacionais, legislação e normatização nacionais. Cada um possui disposições inerentes às suas peculiaridades, identificando a carga, o serviço a ser prestado, os agentes envolvidos no processo, suas respectivas responsabilidades, suas limitações de responsabilidades etc.

Ressalta-se, ainda, que o Código Civil cita o transporte regido por um contrato com mais de um transportador, denominado de contrato de transporte cumulativo. Nesse caso, quando houver mais de um transportador, cada um deles se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados à carga. Especifica que o dano relacionado ao atraso ou a interrupção da viagem será determinado em razão da totalidade do percurso. Informa ainda que se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade

solidária se estende ao substituto.

Dispõe ainda que, no caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o expedidor, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano.

Em uma leitura preliminar do disposto nos parágrafos acima, questiona-se a validade da Lei nº 9.611 de 1998, pois se acredita que ela contradiz o Código Civil.

Essa possível contradição ocorre devido ao fato do OTM ser o responsável único por todo o transporte da carga, da origem ao destino, ou seja, independentemente de onde ocorreu o dano, perante o expedidor, o responsável será sempre o OTM. Já o Código Civil deixa claro que cada transportador se responsabiliza pelo respectivo trecho contratado, respondendo ao expedidor pelos danos causados à carga.

Ressalta-se que a Lei nº 9.611 de 1998 não exime o transportador de um trecho de suas responsabilidades. Pelo contrário, a lei deixa claro que o OTM tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago ao dono da carga. Além do mais, a Lei nº 9.611 de 1998 determina que quaisquer documentos emitidos pelos contratados ou subcontratados do OTM deverão ser sempre em favor do OTM, ou seja, nunca em favor do expedidor da carga.

Dessa forma, o OTM é o agente que presta, por meios próprios, ou contrata o serviço de transporte. Nesses casos, pode-se considerar que ele atua como o expedidor, pois todos os documentos dos serviços contratados ou subcontratados o evidenciam como o responsável pela expedição da carga, mesmo não sendo ele efetivamente o dono da carga. Consequentemente, para o transporte multimodal de cargas, o transportador subcontratado se responsabilizará perante o OTM e não diretamente para o dono da carga. Esclarece-se, portanto, a ausência de contradição, nesse assunto, entre o Código Civil e a Lei nº 9.611 de 1998.

Outro ponto que pode ser considerado divergente é que, segundo o Código Civil, o transportador deverá emitir o conhecimento de transporte ao receber a carga. A Lei nº 9.611 de 1998, por sua vez, coloca o OTM como o emissor do CTMC e esse nem sempre é um transportador.

Nota-se, entretanto, que o Código Civil não restringe a emissão do conhecimento de transporte apenas pelo transportador. Ele deixa claro que o transportador deve emitir o conhecimento quando recebe a carga, mas se exime de proibir que outros agentes atuantes no sistema de transporte também possam emitir o documento que evidencia o contrato de transporte.

Considera-se, portanto, que o OTM, mesmo quando não for transportador, não contradiz o disposto no Código Civil ao emitir o CTMC.

Ressalta-se, entretanto, que, de acordo com o disposto no Código Civil, o transportador deve emitir o conhecimento de transporte do trecho contratado quando receber a carga do OTM, mesmo que esse apresente o CTMC como documento que evidencia o contrato único entre o expedidor e o OTM.

Dessa forma, para se obedecer o disposto no Código Civil e na Lei nº 9.611 de 1998, o OTM deve emitir o CTMC para evidenciar o contrato de transporte multimodal de cargas entre ele e o expedidor da carga. Cada transportador contratado pelo OTM, por sua vez, deve emitir o conhecimento de transporte específico do trecho contratado em nome do OTM e sem nenhuma referencia ao dono da carga.

O Código Civil ainda dispõe de outras responsabilidades contratuais relacionadas ao transportador e ao expedidor da carga. Destaca-se a responsabilidade do expedidor pela correta declaração do conteúdo da carga e de suas informações correlatas, sendo que a inexatidão das mesmas pode gerar indenização ao transportador pelo prejuízo que vier a sofrer. Já o transportador, pode recusar a carga em situações em que ela possa por em risco a saúde das pessoas ou danificar o veículo e outros bens. Deve, entretanto, obrigatoriamente recusá-la quando o transporte ou a comercialização não sejam permitidos ou quando vier desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.

A responsabilidade do transportador está limitada ao valor declarado no conhecimento de transporte e durante o período em que ele, ou seu preposto, recebe a carga para transporte até a sua entrega ao destinatário. Existem situações em que o valor da carga não é declarado, nesse caso, cada lei específica determina o limite de responsabilidade para danos e perdas.

Verifica-se, portanto, que o conhecimento de transporte evidencia o contrato de transporte, atribuindo às partes seus direitos e deveres contratuais, que devem estar de

acordo com o Código Civil, com as leis específicas de cada modo de transporte e com os tratados e os acordos internacionais.

3.2.2. Do caráter operacional

Informações necessárias para viabilizar a operação do transporte estão contidas no conhecimento de transporte. Essas, por sua vez, são determinadas principalmente pelas legislações e regulamentações específicas de cada modo de transporte, que são, normalmente, baseadas em tratados e convenções internacionais.

Além dos órgãos da administração pública diretamente relacionados ao transporte, tanto da administração direta como da indireta, outros órgãos utilizam o conhecimento de transporte para atuar em suas atribuições legais, podendo elaborar normatizações para operacionalizar e controlar o transporte. Como exemplo, pode-se citar a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) quando fiscalizam e regulam o transporte de medicamentos, de materiais biológicos, de alimentos, restos mortais; o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) quando ocorre o transporte de animais silvestres; o Banco Central do Brasil e a Polícia Federal, quando ocorre transporte de valores; a Receita Federal do Brasil quando ocorre a importação ou a exportação de carga, o Comando do Exército, quando ocorre o transporte de materiais bélicos e restritos.

Com relação à natureza da mercadoria, pode-se afirmar que a identificação do conteúdo da carga determina as especificidades que ela possui e, consequentemente, os procedimentos que o transportador deverá adotar. Uma mercadoria perecível, por exemplo, depende de agilidade no transporte e muitas vezes de local refrigerado durante todo o percurso. Com relação a uma embalagem contendo material radioativo para quimioterapia, o qual é classificado como artigo perigoso, necessita de agilidade na entrega devido a curta meia vida do produto além de um cuidado especial na armazenagem e no transporte para evitar qualquer tipo de avaria, visto que uma contaminação com esse tipo de carga pode ser fatal. Alguns tipos de carga necessitam, por determinação de regulamento ou por decisão operacional da empresa, ter um telefone para contato em caso de emergência durante o transporte, sendo necessária a correta identificação do produto a ser transportado.

Não apenas o tipo da mercadoria é importante para a operação do transporte,

mas também suas dimensões, peso, volume, pois são variáveis que o transportador considera, normalmente, para calcular o valor do frete, além de determinar em qual tipo de veículo melhor se adaptará.

Ao se utilizar o modo aéreo, por exemplo, o peso afeta também no balanceamento da aeronave, que é calculado antes da decolagem, assim como a determinação do porão em que a carga será carregada. Nesse caso, devem-se levar em consideração as dimensões da carga, não apenas para acomodar corretamente a carga dentro do porão, mas para saber se ela entra na abertura de acesso desse compartimento.

Informações relacionadas às partes atuantes no processo, por sua vez, são necessárias para saber onde ocorrerá o início e término do transporte e, consequentemente, o trajeto, que também pode ser considerado no cálculo do valor do frete e para determinar quem é o responsável pelo pagamento desse frete.

O valor da mercadoria afeta a operação do transporte, tendo em vista o valor do seguro ou a responsabilidade que a transportadora estará assumindo. Cargas de elevado valor, por exemplo, necessitam de escolta para garantir a segurança delas e dos funcionários que a acompanham.

Com base nos exemplos acima, nota-se que as informações contidas no conhecimento de transporte possuem também um caráter operacional.

3.2.3. Do caráter fiscal

A Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966, conhecida como Código Tributário Nacional, dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

O Código Tributário Nacional determina que as Fazendas Públicas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios devem prestar assistência entre si para a fiscalização dos tributos e para a permuta de informações, na forma estabelecida em caráter geral ou específico, por meio de lei ou convênio.

Com base nessa determinação, o CONFAZ publicou o Convênio SINIEF nº 06, de 21 de fevereiro de 1989, que institui os documentos fiscais, dentre os quais se encontram os conhecimentos de transporte de cada modo, incluindo o CTMC.

Os documentos fiscais são utilizados pelos contribuintes do Imposto Sobre

Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) conforme as operações ou prestações que realizam.

O Convênio SINIEF n° 06/89 determina o modelo de cada conhecimento de transporte, as informações de preenchimento obrigatório, incluindo a alíquota de ICMS aplicável, a base de cálculo e o valor do imposto cobrado pelo serviço de transporte.

As Secretarias da Fazenda de cada Unidade da Federação fiscaliza a tributação incidente na prestação do serviço de transporte, utilizando os conhecimentos de transporte como documento fiscal.

A Receita Federal do Brasil, por sua vez, utiliza os conhecimentos de transporte para verificar e fiscalizar a mercadoria transportada para a exportação ou da importação. A mercadoria internacional é passível de tributação, porém não será abordada por extrapolar o objeto deste estudo.

Esta dissertação possui a seguir um tópico específico que apresenta a influência do sistema tributário brasileiro no CTMC.

3.3. O sistema tributário brasileiro e a sua influência no conhecimento de transporte multimodal de cargas

O direito tributário nacional é regido pela Constituição Federal (Título VI – Da Tributação e do Orçamento) e por uma seleção de Leis, Decretos, Resoluções do Senado, Convênios Interestaduais, Tratados e Convenções Internacionais. O presente estudo, entretanto, não tem como objetivo o aprofundamento no direito tributário, mas sim a sua influência no setor de transporte, principalmente ao que se refere ao transporte multimodal de cargas. Tendo em vista essa afirmação, o conteúdo encontrado neste tópico não é exaustivo, servindo de base apenas para o entendimento do sistema tributário nacional na prestação do serviço de transporte e nas atribuições que o OTM possui por lei.

3.3.1. O direito tributário aplicado ao transporte

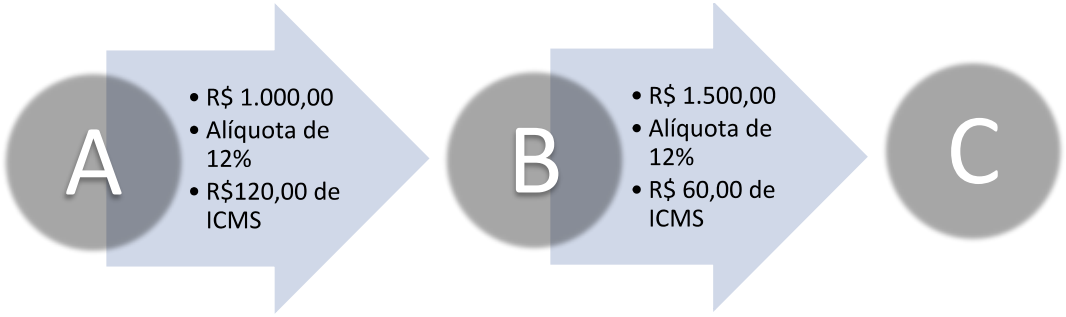
Segundo SABBAG (2010), o direito tributário brasileiro é uma disciplina componente do direito público, de natureza obrigacional, pois se refere à relação de crédito e débito que nasce entre os sujeitos da relação. Essa, por sua vez, é considerada

polarizada, onde o pólo ativo é conhecido como Fisco, representados pela União, pelos Estados, pelos Municípios e pelo Distrito Federal. Já o pólo passivo encontra-se na figura do contribuinte, representado pelas pessoas físicas ou jurídicas.

A Constituição Federal impõe limites ao poder de tributar, ou seja, limites ao poder que o Fisco tem de invadir o patrimônio do contribuinte. Essas limitações são baseadas em princípios que se encontram nos artigos 150 a 152.

Para o estudo do transporte multimodal de cargas, convém explicar o Princípio da Não-Cumulatividade, que determina a incidência do imposto apenas sobre o valor agregado ou acrescido em cada operação, e não sobre o valor total, proibindo-se a tributação em cascata (SABBAG, 2010). Ressalta-se tal princípio tendo em vista que ele determina a incidência do ICMS que será explicado adiante.

Para exemplificar o Princípio da Não-Cumulatividade, considere a seguinte ocorrência, com base na **Figura 3.1**. Considere que B compra de A um produto por R$ 1.000,00. Nesse caso, A deverá pagar R$ 120,00 de ICMS, se a alíquota do imposto for de 12%. Nesse passo, se C compra de B o mesmo produto, porém vendido a R$ 1.500,00, deverá B pagar 12% do valor acrescido – R$ 500,00 –, ou seja, R$ 60,00 de ICMS.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 3.1: Aplicação do ICMS em uma situação fictícia.

Outro termo relevante para o entendimento do transporte multimodal de cargas é o conceito de ação que SABBAG (2010) define como a possibilidade de mais de um ente tributante cobrar um ou mais tributos sobre o mesmo fato gerador. Segundo MAIA (2007), salvo em hipóteses admitidas pela própria constituição, a bitributação é proibida, não havendo espaço no sistema tributário nacional em função, principalmente, de que a competência relativa aos impostos é distribuída de forma privativa a cada

poder tributante, ou seja, para o Fisco dos Estados, da União, dos Municípios ou do Distrito Federal.

Conforme exposto anteriormente, o direito tributário é regido por um vasto arcabouço regulatório. Cabe ressaltar, entretanto, que existem restrições formais para legislar o assunto. SABBAG (2010) informa que a expressão "fonte do direito" retrata o ponto originário de onde provém a norma jurídica, ou seja, é o lugar onde nasce uma regra jurídica ainda não existente. Explica também que as fontes formais do direito tributário correspondem ao conjunto das normas no direito tributário.

O Código Tributário Nacional, por sua vez, elenca as fontes formais do direito tributário, são elas:

- Leis em sentido amplo: Constituição Federal, Emendas, Leis Ordinárias, Leis Complementares, Leis Delegadas, Decretos Legislativos, Resoluções do Senado e Convênios Interestaduais do ICMS;
- Tratados e Convenções Internacionais;
- Decretos;
- Normas complementares.

O Código Tributário Nacional regula também a estrita legalidade, evidenciando que há regramento imposto à tipologia tributária, ou seja, elenca assuntos que somente a lei pode estabelecer:

- a instituição de tributos, ou sua extinção;
- a majoração de tributos, ou sua redução;
- a definição do fato gerador da obrigação tributária principal e do contribuinte;
- a fixação da alíquota do tributo e de sua base de cálculo;
- a comunicação de penalidades para as ações ou omissões contrárias a seus dispositivos ou para outras infrações nela definidas;
- as hipóteses de exclusão, suspensão e extinção de créditos tributários, ou de dispensa de redução da penalidade.

A Constituição Federal, por sua vez, prevê, em matéria tributária relevante ao presente estudo, a expedição de resolução do Senado Federal nos seguintes casos:

- para estabelecer alíquotas do ICMS aplicáveis às operações de circulação

de mercadorias e prestações de serviços interestaduais e de exportação;

- Para estabelecer alíquotas mínimas do ICMS nas operações internas;
- Para estabelecer alíquotas máximas do ICMS nas operações referidas no item anterior, visando resolver conflito específico que envolva interesse de Estados.

Com base nisso, aprovou-se a Resolução n° 95 do Senado Federal, de 13 de dezembro de 1996, que estabelece alíquota de ICMS de 4% para a prestação de transporte aéreo interestadual de passageiro, carga e mala postal. Assim como a Resolução n° 22 do Senado Federal[4], de 22 de maio de 1989, que estabeleceu alíquotas do ICMS nas operações e prestações interestaduais para os demais modos de transporte, sendo de 7% nas operações e prestações realizadas nas Regiões Sul e Sudeste, destinadas às Regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste e ao estado do Espírito Santo. Nos demais casos, de 12%, conforme **Tabela 3.1** abaixo.

Tabela 3.1: Tabela de alíquotas de ICMS de operações interestaduais para os modos de transporte, exceto o aéreo.

		DESTINO																										
		AC	AL	AM	AP	BA	CE	DF	ES	GO	MA	MT	MS	MG	PA	PB	PR	PE	PI	RN	RS	RJ	RO	RR	SC	SP	SE	TO
ORIGEM	AC		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	AL	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	AM	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	AP	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	BA	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	CE	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	DF	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	ES	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	GO	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MA	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MT	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MS	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	MG	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7		7	7	12	7	7	7	12	12	7	7	12	12	7	7
	PA	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PB	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PR	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7		7	7	7	12	12	7	7	12	12	7	7
	PE	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	PI	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12	12
	RN	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12	12	12	12
	RS	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7		12	7	7	12	12	7	7
	RJ	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12		7	7	12	12	7	7
	RO	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12	12
	RR	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12	12	12	12
	SC	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12	12	7	7		12	7	7
	SP	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	7	7	12	7	7	7	12	12	7	7	12		7	7
	SE	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		12
	TO	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	

Fonte: Resolução n° 22 do Senado Federal, de 22 de maio de 1989.

[4] Está em discussão na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal uma proposta de diminuição gradativa da alíquota do ICMS para 4% e, consequentemente, de equiparação entre os Estados. Ressalta-se, entretanto, que até a data de publicação desta dissertação, os debates não se encerraram e a Resolução n° 22 do Senado Federal, de 22 de maio de 1989, permanece vigente.

As alíquotas intermunicipais são determinadas pelo próprio Estado, sendo que alguns isentam o contribuinte do pagamento desse tributo determinando alíquota zero para a prestação de serviço de transporte intermunicipal.

Os Estados e o Distrito Federal podem firmar convênios entre si, os chamados Convênios Interestaduais do ICMS, celebrados pelo CONFAZ, órgão composto por representantes de cada Estado e do Distrito Federal, indicados pelo respectivo governador, assim como representante do governo federal. Os Convênios Interestaduais do ICMS podem conceder e revogar assuntos relacionados a isenções, incentivos e benefícios em matéria de ICMS.

Ressalta-se que os decretos e os convênios interestaduais do ICMS, embora sejam fontes formais, não podem instituir ou majorar tributos, definir a hipótese de incidência da obrigação tributária principal, estipular o contribuinte, fixar alíquotas do tributo e sua base de cálculo, cominar penalidades, estabelecer as hipóteses de exclusão e extinção de crédito tributário e, por fim, enumerar as circunstâncias da suspensão da sua exigibilidade. Tal mister compete à lei, em caráter exclusivo (SABBAG, 2010).

3.3.2. Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS

A Constituição Federal dispõe sobre o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS – no inciso III do Art. 156, sendo um imposto de competência dos Municípios e de caráter predominantemente fiscal.

O fato gerador do ISS é a prestação de serviço, seja por empresa ou profissional autônomo, desde que esteja elencado na Lei Complementar n° 116, de 31 de julho de 2003. SABBAG (2010) afirma que essa lei, em vez de dar uma definição teórica de serviços, optou por elaborar uma lista exaustiva enumerando aproximadamente 230 serviços tributáveis pelo ISS.

Nesse contexto, vale ressaltar o disposto na Lei n° 9.611, especialmente no Art. 3°.

> "Art. 3º O Transporte Multimodal de Cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas." (Lei n° 9.611, de 1998)"

Nota-se que o transporte multimodal de cargas abrange mais do que apenas o transporte da mercadoria, por isso, elenca-se abaixo os serviços enumerados na Lei Complementar n° 116 que podem se aplicar às funções exercidas pelo OTM e que são passiveis de tributação do ISS.

- Locação, sublocação, arrendamento, direito de passagem ou permissão de uso, compartilhado ou não, de ferrovia, rodovia, postes, cabos, dutos e condutos de qualquer natureza;
- Agenciamento, corretagem ou intermediação de bens móveis ou imóveis, não abrangidos em outros itens ou subitem, inclusive aqueles realizados no âmbito de Bolsas de Mercadorias de Futuros, por quaisquer meios;
- Agenciamento marítimo;
- Distribuição de bens de terceiros;
- Armazenamento, depósito, carga, descarga, arrumação e guarda de bens de qualquer espécie;
- Serviços de transporte de natureza municipal;
- Serviços portuários, ferroportuários, utilização de porto, movimentação de passageiros, reboque de embarcações, rebocador escoteiro, atracação, desatracação, serviços de praticagem, capatazia, armazenagem de qualquer natureza, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, serviços de apoio marítimo, de movimentação ao largo, serviços de armadores, estiva, conferência, logística e congêneres;
- Serviços aeroportuários, utilização de aeroporto, movimentação de passageiros, armazenagem de qualquer natureza, capatazia, movimentação de aeronaves, serviços de apoio aeroportuários, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, logística e congêneres;

- Serviços de terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, movimentação de mercadorias, inclusive suas operações, logística e congêneres;
- Transporte do corpo cadavérico;
- Serviços de coleta, remessa ou entrega de correspondências, documentos, objetos, bens ou valores, inclusive pelos correios e suas agências franqueadas; courrier e congêneres;
- Serviços de desembaraço aduaneiro, comissários, despachantes e congêneres.

Ressalta-se ainda que não compreende, como fato gerador do ISS, a prestação de serviços para si próprio, a prestação de serviço de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação (ICMS) e a prestação de serviços para o exterior.

A Lei Complementar n° 116 determinou a alíquota máxima do ISS – 5% – enquanto a Constituição da República determinou a alíquota mínima – 2% –, cuja base de cálculo é o valor do serviço prestado. Os Municípios, por sua vez, possuem autonomia para fixar os valores das alíquotas, por meio de suas leis ordinárias municipais, respeitando os limites acima descritos.

3.3.3. Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS

Segundo a Constituição Federal, o ICMS compete aos Estados e ao Distrito Federal tendo predominantemente um caráter fiscal.

O ICMS, como explicado anteriormente, é um tributo não-cumulativo, sendo que o valor pago não poderá gerar o efeito cascata, devendo a incidência de o imposto ocorrer apenas sobre o valor agregado ou acrescido em cada operação, e não no valor total.

Esse tributo atende ainda ao princípio da seletividade, pois o ônus do imposto é diferente em razão da essencialidade do produto. Por esse motivo as alíquotas podem ser variáveis, representando valores de zero, para os produtos essenciais, a 25%.

O Brasil é uma República Federativa e, em razão de não haver uma regulamentação única para esse imposto, cada um dos 26 Estados e o Distrito Federal

têm sua própria legislação, o que dá origem a 27 regulamentações sobre o ICMS, com diversas alíquotas e tratamentos tributários diferenciados.

Assim, o ICMS se apresenta como um imposto extremamente complexo, objeto de discussões, principalmente no que tange a sua consecução legislativa, de prerrogativa dos Estados, de onde surge um emaranhado de leis, regulamentos, decretos, portarias, resoluções. Tal arcabouço legislativo e regulador transformam o ICMS em um imposto de difícil entendimento, onde assimilar suas regras é um desafio (RIBEIRO, 2005).

Conforme a Constituição Federal, o ICMS tem como sujeito passivo os seguintes contribuintes:

- pessoas que praticam operações relativas à circulação de mercadorias;
- importadores de bens de qualquer natureza;
- prestadores de serviços de transporte interestadual e intermunicipal;
- prestadores de serviços de comunicação.

Ressalta-se que o presente estudo se limita ao terceiro item, ou seja, aos prestadores de serviços de transporte interestadual e intermunicipal. São esses as empresas transportadoras e os transportadores autônomos dos diferentes modos de transporte.

A prestação de serviço de transporte entre Municípios da mesma unidade federada – intermunicipal – ou entre Estados diferentes – interestadual – representa fato gerador do ICMS. Portanto, por exclusão, os serviços de transporte dentro do território do Município – intramunicipal – estão fora do campo de incidência do ICMS. São alvo, sim, de incidência do ISS, conforme mencionado anteriormente.

O ICMS é um lançamento por homologação ou auto lançamento. Aquele em que o contribuinte auxilia ostensivamente a Fazenda Pública na atividade do lançamento, cabendo ao Fisco, no entanto, realizá-lo de modo privativo, homologando-o, isto é, conferindo sua exatidão. No lançamento por homologação, há uma antecipação de pagamento, permitindo-se ao Fisco homologá-lo em um prazo decadencial de cinco anos, contados a partir do fato gerador.

Esse valor arrecadado sofre a chamada repartição tributária do ICMS, ou seja, a transferência desse valor pelos Estados para os Municípios de forma direta e representa 25% do montante. Sendo que, no mínimo ¾ desse valor destina-se ao Município na

proporção do valor adicionado nas operações realizadas em seus territórios e até ¼ de acordo com a lei estadual. Ou seja, o Município que produz – inicia o serviço de transporte – recebe maior parcela dessa repartição.

Ressalta-se que a prestação do serviço de transporte deve ser onerosa, pois as prestações gratuitas não podem gerar incidência. É o que se percebe no transporte de carga própria – material da empresa que ela mesma transporta de uma base operacional a outra.

Outrossim, é importante enaltecer que, quando ocorre o transporte da mercadoria em parcelas, considera-se ocorrido o início do transporte na data em que se efetivar a saída do primeiro componente, peça ou parte.

Por fim, a regra geral prevalecente na determinação do local da prestação, para o qual deve haver o recolhimento do tributo, em relação ao serviço de transporte, é simples segundo SABBAG (2010): "vale o local onde tenha início a prestação do transporte".

3.3.4. Informação nos documentos fiscais dos valores aproximados da totalidade dos tributos

A Lei n° 12.741, de 8 de dezembro de 2012, determina que a informação do valor aproximado correspondente à totalidade dos tributos federais, estaduais e municipais, cuja incidência influi na formação dos preços das mercadorias ou dos serviços, deve constar nos documentos fiscais ou equivalentes.

A lei elenca os tributos que deverão ser computados:

- ICMS;
- ISS;
- Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);
- Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF);
- Contribuição Social para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep) - (PIS/Pasep);
- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, incidente sobre a

importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide).

Nota-se que tributos citados na referida lei, principalmente o ISS e o ICMS, aplicam-se ao transporte multimodal de carga e, consequentemente, devem ter a totalidade dos seus valores aproximados citados no documento fiscal, ou seja, no CTMC.

3.4. Considerações finais

Iniciou-se este Capítulo com a apresentação da Lei n° 9.611 de 1998, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, relacionando-a com legislações e regulamentos que a operacionalizaram. Em seguida, comentaram-se sobre os caráteres contratual, operacional e fiscal dos conhecimentos de transporte. O caráter contratual está relacionado às responsabilidades envolvidas, sendo a principal a de realizar o próprio transporte. O caráter operacional está relacionado às informações necessárias para a operação do transporte. O caráter fiscal relaciona-se aos tributos devidos na prestação do serviço de transporte. Para finalizar, fez-se uma abordagem do Direito Tributário e sua influência no setor de transporte, principalmente ao que se refere ao transporte multimodal de cargas.

Dando continuidade ao trabalho, será feita o levantamento de possíveis entraves relacionados à emissão do CTMC de acordo com a revisão bibliográfica do transporte multimodal de cargas no Brasil, realizando uma análise crítica com o objetivo de apontar possíveis soluções. Essa análise crítica é descrita no Capítulo 4 desta dissertação.

4. ANÁLISE CRÍTICA DOS ENTRAVES QUE DIFICULTAM A EMISSÃO DO CTMC

As disposições gerais e transitórias da Lei n° 9.611 de 1998 determinavam, entre outros, que a União, os Estados e o Distrito Federal celebrassem convênio para que a documentação fiscal e os procedimentos exigidos dos transportadores se adequassem ao CTMC instituído por ela. Com o objetivo de atender a essa disposição, o CONFAZ publicou o Ajuste SINIEF n° 06/03 instituindo o CTMC como documento fiscal e o incluiu no Convênio SINIEF n° 06/89.

ANTT (2011), por sua vez, realizou um diagnóstico das barreiras que impedem a atuação da operação do transporte multimodal de cargas no território brasileiro. Verificou-se que grande parte dessas barreiras está relacionada ao Ajuste SINIEF n° 06/03.

O presente Capítulo, portanto, tem o objetivo de fazer um levantamento e uma analise de forma crítica dos entraves que dificultam a emissão do CTMC no Brasil, levando-se em consideração, principalmente, o disposto no Ajuste SINIEF n° 06/03.

4.1. Imposto aplicável ao transporte multimodal de cargas

Conforme apresentado no Capítulo 3, o transporte multimodal de cargas está relacionado a uma série de atividades que incidem diferentes tributos, especialmente o ICMS e o ISS. Dessa forma, surge uma série de interpretações de como o transporte multimodal de cargas deve ser tributado.

ANTT (2011) afirma que o transporte multimodal de cargas deveria possuir uma alíquota única de ICMS que cobrisse todo serviço prestado. A alíquota seria aplicada no valor total do frete cobrado pelo OTM. Ressalta-se, entretanto, que o valor do frete cobrado pelo OTM inclui também a prestação de serviços que não são passíveis de cobrança de ICMS e sim de ISS, além do lucro em si.

Dessa forma, existem três interpretações principais sobre o imposto aplicável ao transporte multimodal de cargas no Brasil. A **Tabela 4.1** representa a variação tributária relacionada a cada uma dessas três interpretações com base no exemplo apresentado abaixo. Essa tabela será explicada no decorrer deste tópico.

Considerando um exemplo hipotético em que um expedidor contrate o serviço

de um OTM por R$ 1.000,00 da origem até um destino no interior do país, de acordo com a Lei n° 9.611 de 1998. Nesse valor cobrado, está incluído o custo que o OTM tem para contratar ou operacionalizar os transportes pelos diferentes modos, os serviços correlatos, além do lucro. Leve-se em conta que o custo do serviço de transporte de todos os trechos somados representa R$ 550,00; todos os serviços correlatos juntos somam R$ 150,00; consequentemente, o lucro bruto é de R$ 300,00. Para facilitar o entendimento desse exemplo, imagina-se que todos os transportes e todos os serviços correlatos foram prestados diretamente pelo OTM, portanto ele é o responsável pelo pagamento de toda a carga tributária.

Tabela 4.1: Exemplo hipotético da variação tributária do transporte multimodal.

	Incidência de ICMS em todo o serviço prestado pelo OTM	**Não incidência de ICMS nos serviços correlatos**	**Incidência de ISS em todo o serviço prestado pelo OTM**
Valor cobrado pelo OTM*	R$ 1.000,00	R$ 1.000,00	R$ 1.000,00
Custo dos transportes	R$ 550,00	R$ 550,00	R$ 550,00
Custo dos serviços correlatos	R$ 150,00	R$ 150,00	R$ 150,00
Lucro bruto	R$ 300,00	R$ 300,00	R$ 300,00
ICMS (12%)**	R$ 1.000,00 x 12% = R$ 120,00	R$850,00 x 12% = R$ 102,00	R$550,00 x 12% = R$ 66,00
ISS (5%)***	R$ 150,00 x 5% = R$ 7,50	R$ 150,00 x 5% = R$ 7,50	R$ 150,00 x 5% + R$ 1.000,00 x 5% = R$ 57,50
Total de impostos	R$ 127,50	R$ 109,50	R$ 123,50
Lucro líquido do OTM	R$ 172,50	R$ 190,50	R$ 176,50

***** Todos os transportes e os serviços correlatos foram executados pelo próprio OTM.
** Considerou-se o valor do ICMS de 12%.
*******Considerou-se o valor máximo (5%) de ISS para todos os serviços correlatos.
Fonte: Elaboração própria.

A primeira interpretação apresentada na **Tabela 4.1** é a aplicação da alíquota de ICMS no valor total do frete cobrado pelo OTM. Essa, por sua vez, tem como pressuposto a interpretação baseada no Art. 3° da Lei n° 9.611 de 1998.

O artigo em questão explicita que o transporte multimodal de cargas inclui, além do transporte em si, uma série de prestações de serviços correlatos. Associando essa afirmativa ao fato de que o ICMS é aplicável ao serviço de transporte, entendeu-se que o valor total do frete cobrado pelo OTM para a prestação do serviço de transporte multimodal de cargas é passível de cobrança de ICMS, mesmo que estejam incluídos valores passíveis de ISS.

Ou seja, considerando que o transporte multimodal de cargas compreende o transporte em si e os serviços correlatos, considerando ainda que o ICMS é aplicável ao serviço de transporte, concluiu-se que toda a prestação de serviço de transporte multimodal de cargas realizada pelo OTM, cujo valor está explicitado no CTMC, é passível de cobrança de ICMS de acordo com a **Tabela 3.1**.

Vale lembrar que esse entendimento não pode ser considerado como bitributação, visto que, de acordo com SABBAG (2010), a bitributação é definida como a possibilidade de mais de um ente tributante cobrar um ou mais tributos sobre o mesmo fato gerador. No caso apresentado, o fato gerador é diferente: na cobrança do ICMS pelos Estados é a prestação do serviço de transporte multimodal de cargas, enquanto no ISS cobrado pelos Municípios é a prestação de cada serviço correlato. Portanto, segundo SABBAG (2010), o simples fato de o valor de um determinado imposto integrar a base de cálculo de outro não enseja a bitributação.

Portanto, como apresentado na **Tabela 4.1**, a cobrança do ICMS sobre o valor total da prestação de serviço do OTM (R$ 1.000,00), considerando a alíquota de 12%, o valor do imposto arrecadado pelos Estados seria de R$ 120,00.

Nos serviços correlatos, por sua vez, são passíveis de ISS. Esse imposto é devido independentemente de ocorrer a cobrança do ICMS sobre todo o serviço do OTM tendo em vista o disposto na Lei Complementar n° 116 de 2003 e o apresentado no Capítulo 3 desta dissertação.

A cobrança do ISS incidirá no custo dos serviços correlatos (R$ 150,00) representando 5% desse valor, ou seja, R$ 7,50 arrecadado pelo Município.

Dessa forma, o total de tributos pago pelo OTM é de R$ 127,50 e o lucro líquido é de R$ 172,50.

A segunda interpretação representada na **Tabela 4.1** consiste na isenção da cobrança do ICMS dos serviços correlatos. Nesse caso, necessitaria de uma descrição detalhada da composição do frete cobrado pelo OTM no momento da contratação para justificar o que seria passível de ISS. Esse valor, por sua vez, seria isento de ICMS.

Entretanto, justificar os serviços passíveis de ISS e que não seriam cobrados ICMS gera um procedimento árduo de se operacionalizar. Deve-se levar em consideração que nem sempre o OTM sabe todos os trajetos que serão utilizados no momento da contratação do serviço multimodal, nem os serviços correlatos necessários, como, por exemplo, o armazenamento da carga. Há uma seleção de variáveis que afeta a operação do transporte, entre elas a alteração de um trecho do percurso por questões de infraestrutura (vias interditadas, manutenção de veículos etc), mudança de modo de transporte, espaço disponível nas transportadoras subcontratadas para a movimentação da carga, alteração contratual com as empresas etc. O OTM inclui o custo dessas variáveis no valor cobrado ao cliente, portanto, pode-se considerar que a logística será determinada posteriormente e não no ato do contrato, que é feito baseado em estimativas.

Considerando essa segunda interpretação, a **Tabela 4.1** remete ao pagamento de ICMS apenas sobre os valores relacionados ao transporte (R$ 550,00) e o lucro bruto (R$ 300,00). Dessa forma, o valor do imposto arrecadado pelos Estados representa R$ 102,00.

Assim como ocorre na primeira interpretação, o ISS é devido pelos serviços correlatos, representando o pagamento de R$ 7,50 ao Município.

Portanto, o pagamento total de impostos é de R$ 109,50 e o lucro líquido do OTM é de R$ 190,50.

A terceira interpretação que consta na **Tabela 4.1** é a mais radical. Consiste na incidência apenas de ISS no valor da prestação de serviço do transporte multimodal. Não haveria a cobrança de ICMS no CTMC. A justificativa para essa interpretação é que o serviço prestado pelo OTM não é de transporte, e sim de agenciamento da carga, visto que o OTM pode subcontratar todo o transporte, além dos serviços correlatos.

Essa interpretação baseia-se na Lei Complementar n° 116 de 2003, que elenca o

agenciamento ou intermediação de bens móveis ou imóveis, ou ainda, os serviços de coleta, remessa ou entrega de objetos, bens ou valores como prestação de incidência de ISS.

Nessa linha de pensamento, conforme apresentado anteriormente, o agenciamento de carga é passível de ISS e não de ICMS.

Dessa forma, a incidência de ICMS ocorreria apenas no valor destinado ao transporte (R$ 550,00) representando arrecadação para os Estados de R$ 66,00.

O ISS (5%) incidiria no valor total cobrado pelo OTM (R$ 1.000,00) e no custo dos serviços correlatos (R$ 150,00). A cobrança do ISS ocorre nessas duas situações, visto que são serviços diferentes e estão especificadas na Lei Complementar n° 116 de 2003, onde um é o agenciamento e os outros são os serviços correlatos.

Dessa forma o Município arrecadaria R$ 57,50. Valor muito superior comparado com as outras interpretações.

O valor total de impostos representa R$ 123,50 e o lucro líquido do OTM R$ 176,50.

Nota-se que os valores apresentados nesse exemplo são fictícios e variam para cada operação. Portanto não é correto afirmar que o pagamento de ICMS sobre todo o valor cobrado pelo OTM será sempre superior caso fosse cobrado o ISS.

Pode-se afirmar, entretanto, que a cobrança de uma alíquota de ICMS no valor total do frete cobrado pelo OTM aumenta a carga tributária brasileira ao se comparar com a isenção de cobrança de ICMS perante os serviços correlatos, além do fato de os Estados estarem cobrando imposto sobre uma operação cuja atribuição, em princípio, é somente dos Municípios.

4.1.1. Posicionamento do Fisco

O CONFAZ publicou o Ajuste SINIEF n° 06/03 onde há campos específicos para identificação da alíquota de ICMS, sua base de cálculo e o valor total do imposto cobrado. Dessa forma, entendeu-se que a terceira interpretação apresentada na **Tabela 4.1** não é viável, ou seja, há cobrança de ICMS no transporte multimodal de cargas.

Esse posicionamento do CONFAZ é esperado, pois a carga tributária relacionada ao ISS não cabe aos Estados, que perderiam receita caso a terceira interpretação fosse

aplicada. Ressalta-se que os Municípios não participam do CONFAZ.

Entretanto, não há um consenso se há cobrança de ICMS no valor total cobrado pelo OTM ou se há isenção na parte que cabe aos Municípios. Isso pode ser verificado no próprio Ajuste SINIEF n° 06/03, que possui campos para incluir a composição do frete de modo que permita a sua perfeita identificação, o valor total da prestação do serviço e o valor não tributado. Entretanto, não há disposição alguma sobre os serviços correlatos, apenas um campo na composição do frete em que é descrito o termo "outros".

Ressalta-se que os decretos e os convênios interestaduais do ICMS, embora sejam fontes formais, não podem instituir ou majorar tributos, definir a hipótese de incidência da obrigação tributária principal, estipular o contribuinte, fixar alíquotas do tributo e sua base de cálculo, cominar penalidades, estabelecer as hipóteses de exclusão e extinção de crédito tributário e, por fim, enumerar as circunstâncias da suspensão da sua exigibilidade. Tal mister compete à lei, em caráter exclusivo (SABBAG, 2010).

Portanto, não cabe ao Ajuste SINIEF n° 06/03 dispor sobre a isenção ou não do ICMS em parte do valor do frete cobrado pelo OTM.

4.1.2. Posicionamento sugerido

Considerando o exposto neste tópico, entende-se que a primeira interpretação deve ser adotada para o transporte multimodal de cargas. O ICMS, portanto, deve incidir no valor total cobrado pelo OTM.

Justifica-se esse posicionamento tendo em vista que o OTM é contratado pelo expedidor como responsável único por todo o transporte, da origem ao destino, inclusive pela prestação dos serviços correlatos. Dessa forma, o valor pago pelo expedidor ao OTM inclui todo o serviço até o destino, independentemente da logística adotada por ele.

Ressalta-se que, segundo REIS *et al.* (2007), a sociedade deseja obter um melhor serviço de transporte de carga, que atenda às suas necessidades logísticas, não se importando com as combinações dos modos de transporte que serão utilizadas para movimentar os produtos nas cadeias de suprimentos ou nos canais de produção-distribuição. Acrescenta-se a esse posicionamento, que o expedidor não se importa

também com os serviços correlatos que serão executados durante o percurso, apenas que a mercadoria chegue em prefeito estado no destino final e no prazo acordado.

Dessa forma, entende-se que o transporte multimodal de cargas inclui o transporte em cada modo e todos os serviços correlatos, de acordo com o Art. 3° da Lei n° 9.611 de 1998. Nesse caso, o custo de todo o processo faz parte do transporte multimodal e deve ser tributado com base no ICMS, de atribuição dos Estados.

Cada serviço correlato, portanto, será contratado ou realizado diretamente pelo OTM e incidirá o ISS devido ao Município.

Com o objetivo de cumprir com o disposto na Lei n° 12.741 de 2012, o valor aproximado da totalidade de impostos cobrados pelo OTM deve constar no CTMC. Dessa forma, deve-se apresentar o valor do ICMS cobrado do valor total da prestação do serviço de transporte multimodal somado ao valor total do ISS dos serviços correlatos. A forma sugerida de apresentar tais informações encontra-se no Capítulo 5 desta dissertação.

4.2. Exclusão do transporte intramunicipal

Segundo o Ajuste SINIEF n° 06/03, o CTMC deve ser utilizado pelo OTM que executar serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de cargas, em veículo próprio, afretado ou por intermédio de terceiros sob sua responsabilidade, utilizando duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino.

Verifica-se que essa definição é baseada na Lei n° 9.611 de 1998, entretanto não contempla o serviço de transporte intramunicipal, ou seja, aquele que ocorreu com origem e destino no mesmo Município.

Concorda-se que dificilmente ocorrerá um transporte multimodal de cargas completo dentro de um único Município, mas rotineiramente, um dos modos de transporte existirá com origem ou destino em um terminal de transbordo dentro da mesma cidade.

Pode-se ter como exemplo o transporte rodoviário de uma indústria localizada em uma metrópole até o aeroporto que fica localizado na mesma cidade. Segundo o Ajuste SINIEF n° 06/03, ele não pode ser considerado como um trecho do transporte multimodal de cargas, pois o ajuste se limita a no mínimo que o transporte ocorra entre Municípios.

Nota-se ainda, que a Lei n° 9.611 de 1998 não incluiu nas disposições gerais e transitórias a participação dos Municípios no convênio que teve como resultado o Ajuste SINIEF n° 06/03. Sabe-se ainda que, conforme mencionado anteriormente, o transporte intramunicipal é passível de ISS e não de ICMS, além do mais, não é atribuição legal do CONFAZ regular a forma de recolhimento de tributos dos Municípios.

Em contrapartida, a mesma lei que excluiu os Municípios determina que a coleta da carga faça parte do transporte multimodal de cargas. Em uma visão puramente operacional, a coleta pode ser considerada como um dos modos de transporte determinado pela Lei n° 9.611 de 1998. Tome-se por exemplo, uma empresa transportadora rodoviária transporta os produtos de uma fazenda em um Município até o terminal ferroviário nesse mesmo Município. Nesse caso, ocorreu o transporte rodoviário e iniciou-se o ferroviário. Ou seja, se o transporte contratado foi o multimodal desde a fazenda, em uma visão operacional, já se evidenciou a troca de modo de transporte.

Entretanto, a coleta e a entrega da carga, segundo o Art. 3° da Lei n° 9.611 de 1998, é um dos serviços prestados pelo OTM, mas não é considerado como o transporte em si. Dessa forma, infere-se que esses serviços, mesmo que operacionalmente possa utilizar um modo de transporte diferente, não se configura como mais um modo de transporte.

Diferentemente da coleta na origem ou da entrega no destino, o transporte por um modo pode ocorrer com origem e destino em um mesmo Município. Verifica-se, por exemplo, que uma carga desembarcou em um aeroporto situado em um Município e tem como destino um porto nesse mesmo Município. Para que ocorra a integração entre o aeroporto e o porto, necessita-se a contratação de um transporte rodoviário intramunicipal. Esse por sua vez, evidencia a mudança de modo de transporte aéreo para o rodoviário e se enquadra na definição de transporte multimodal de cargas segundo a Lei n° 9.611 de 1998.

Na visão fiscal, esse transporte não pode ser considerado como multimodal, visto que o trecho rodoviário intramunicipal não é acobertado pelo CTMC, segundo o Ajuste SINIEF n° 06/03. O transporte, por sua vez, deverá trocar de modo de transporte após o trecho rodoviário e somente assim se enquadrará na definição de transporte

multimodal de cargas.

Ressalta-se, entretanto, que a Lei n° 9.611 de 1998 dispõe de dois tipos de transporte multimodal, o nacional e o internacional. Sendo que o nacional ocorre quando os pontos de origem e de destino se encontram no território brasileiro e o internacional quando a origem ou o destino é fora do Brasil.

Independentemente dos trechos serem de competência dos Municípios ou dos Estados, a situação apresentada acima se enquadra como transporte multimodal nacional de cargas conforme a Lei n° 9.611 de 1998.

4.3. Determinação de um modelo de CTMC para o transporte internacional

O Ajuste SINIEF n° 06/03 excluiu o transporte intramunicipal do CTMC, em contrapartida, incluiu o modelo do CTMC como documento fiscal para o transporte internacional.

Cabe ressaltar, conforme apresentado no Capítulo 2 desta dissertação, que existem órgãos internacionais que possuem o objetivo de implementar o transporte multimodal internacional de cargas, inclusive desenvolvendo modelo de documento de transporte multimodal aceito pelos países envolvidos no comércio internacional.

O CONFAZ, por sua vez, estipulou o padrão que deve ser adotado para o transporte multimodal, seja com origem ou destino no Brasil, sendo essa medida questionável.

O primeiro questionamento refere-se à competência legal do CONFAZ regular o transporte que ocorra fora do território nacional. O transporte internacional obedece às regras dos acordos, dos tratados e das convenções que o Brasil é signatário e não cabe a um órgão de competência tributária nacional atuar nesse quesito.

Ao se determinar que o transporte internacional deva obedecer ao modelo do CTMC, o CONFAZ gerou incompatibilidade do modelo adotado no Brasil e o utilizado internacionalmente. Esse modelo vai de encontro ao desenvolvido para o transporte multimodal internacional de cargas, acarretando divergências nacionais e internacionais, conforme abordado no Capítulo 2 desta dissertação.

Ressalta-se que o modelo adotado no Brasil foi elaborado seguindo a realidade regulatória brasileira, o que não é necessariamente seguida em outros países. Pode-se ter

como exemplo que o modelo de CTMC brasileiro inclui campos específicos para cobrança de ICMS. Nota-se ainda que o modelo esteja em português, entretanto as informações dos transportes internacionais encontram-se, preferencialmente, em inglês.

O segundo questionamento está relacionado à isenção tributária. Ao se aceitar o modelo de CTMC instituído pelo Ajuste SINIEF n° 06/03 para o transporte internacional, deu-se abertura para que todo o transporte multimodal de cargas com destino à exportação se enquadre como isento de ICMS, visto que esse imposto é restrito aos prestadores de serviço intermunicipal e interestadual. ANTT (2011) afirma que uma das características do ICMS é a não incidência sobre operações que destinem mercadorias para o exterior e sobre serviços prestados a destinatários no exterior. Ou seja, o OTM que realiza um transporte multimodal de cargas para fora do Brasil, poderá se enquadrar como isento de tributação de ICMS.

Não há, entretanto, um entendimento claro se os transportes realizados em trechos entre a origem e o destino, acobertados pelo CTMC, também estarão isentos de tributação. Por exemplo, um OTM é contratado para realizar o transporte multimodal de cargas para o exterior. Segundo apresentado acima, o serviço não é passível de cobrança de ICMS. Por sua vez, o OTM contratará um transportador rodoviário para realizar um trecho e um ferroviário para transportar até o porto. Não há uma determinação explicita se esses trechos do transporte, que ocorrem em território nacional, estão isentos do imposto.

Outro exemplo mais crítico ocorre quando o mesmo OTM contrata apenas o transporte rodoviário no território nacional e entrega a carga diretamente no porto para exportação. Esse transporte, se for acobertado pelo CTMC, será considerado transporte multimodal internacional, mas todo o trecho nacional foi realizado por um único modo de transporte.

Nesse último exemplo, se o trecho rodoviário for isento de ICMS, gerará uma grande demanda de transporte multimodal de cargas no Brasil, visto que a maior parte das exportações ocorre por meio do transporte marítimo, ou seja, normalmente utilizam outro modo de transporte até chegar ao porto. O mesmo ocorreria com o transporte internacional utilizando os modos aéreo e ferroviário.

Assim sendo, os transportadores utilizariam a infraestrutura dos Estados, entretanto não pagariam o ICMS que é a forma do Estado cobrar pela manutenção da

mesma. Consequentemente, com a diminuição do recolhimento de impostos pelos Estados, diminuirá o investimento local em rodovias, ferrovias, hidrovias, terminais de transbordo etc.

Ou seja, o que a princípio seria bom para o transportador, visto a redução na carga tributária do transporte, pioraria as condições de operação se considerado que o percurso não teria mais investimentos dos Estados, aumentando o custo operacional do transporte.

Outro ponto negativo, é que, se por um lado os Estados possuem interesse em investir em terminais de transbordo, possibilitando novas origens de transporte e consequentemente novas cobranças de ICMS para essa localidade; por outro lado o transporte multimodal internacional poderá diminuir os investimentos dos Estados nesses terminais, pois terão custo para a construção e manutenção da infraestrutura, mas não terão retorno na forma de ICMS.

Cabe ressaltar que a finalidade do transporte multimodal de cargas não deveria ser considerada uma forma de isentar o prestador do serviço de transporte do pagamento do ICMS. O objetivo principal é colocar um agente no sistema de transporte (OTM) que se responsabilize por todo o percurso, inclusive quando houver mudança de modo de transporte, que em princípio seria regido por uma convenção ou um tratado internacional (ANTT, 2011).

A presente dissertação se limita ao transporte multimodal de cargas no Brasil, não abordando soluções para o transporte internacional. Esse tópico, por sua vez, foi apresentado com o objetivo de se analisar o impacto tributário e operacional que a operação de transporte multimodal internacional poderá acarretar ao país.

4.4. Identificação dos modos de transporte, das transportadoras e dos veículos a serem utilizados antes do início da prestação do serviço

O Ajuste SINIEF n° 06/03 determina que o CTMC deva ser emitido antes do início da prestação do serviço de transporte. Essa determinação, por sua vez, é compatível com o disposto na Lei n° 9.611 de 1998, quando diz que o contrato de transporte multimodal de cargas tem eficácia a partir do momento em que o OTM emite o CTMC e recebe a carga para transporte.

Ou seja, o transporte multimodal de cargas passa a existir de fato quando há um

CTMC e a carga foi entregue ao OTM.

Entretanto, o Ajuste SINIEF n° 06/03 elenca um rol de informações mínimas que deverão constar no CTMC, dentre elas a identificação dos modos de transporte utilizados, dos transportadores e de seus respectivos veículos.

Dos modos de transporte e das transportadoras contratadas, é obrigatório constar no CTMC o local de início, de término e identificar a empresa responsável por cada modo. Já com relação à identificação do veículo transportador, deve-se incluir a placa do veículo tracionado, do reboque ou do semirreboque, além da placa dos demais veículos ou registro da embarcação, quando houver.

Sabe-se que tais informações são cruciais para se ter o controle do transporte de carga, entretanto, são inviáveis de se apresentar antes de seu início, tornando um entrave para o transporte multimodal e cargas.

No momento em que o OTM e o expedidor realizam o contrato de transporte multimodal, o OTM não sabe, necessariamente, quais os trechos, quais as transportadoras e muito menos quais os veículos serão utilizados durante todo o trajeto. Tais informações serão adquiridas no momento em que o OTM decidir como será a operação do transporte da carga, ou seja, se ele transportará por meios próprios ou se subcontratará outras transportadoras. Decidindo pela subcontratação, tais informações serão fornecidas pelo subcontratado.

Vale ressaltar que o OTM possui uma perspectiva de qual será o trajeto e as possíveis empresas a serem subcontratadas com o objetivo de valorar o custo e fornecer o preço do serviço de transporte multimodal de cargas para o cliente. Entretanto, esses trechos e empresas podem variar por inúmeras razões, tanto operacionais como contratuais entre o OTM e o subcontratado. Já com relação às informações do veículo que transportará a carga, fica inviável que o OTM tenha esses dados.

Imagina-se, por exemplo, a contratação de um transporte multimodal de São Paulo a Manaus. O OTM possui uma malha de opções para entregar a carga no destino, por exemplo, utilizar o modo rodoviário até um aeroporto, onde a carga será transportada por via aérea até Manaus. Outra opção é realizar o transporte rodoviário até o Rio Amazonas e contratar um transporte aquaviário até o destino. Nota-se que existem diversas opções que o OTM possui e cada uma tem a estimativa de preço baseada na especificidade da carga e no prazo de entrega.

Verifica-se, ainda, que o mesmo trajeto, pode ocorrer por uma seleção de empresas concorrentes e que possuem divergência no valor cobrado. Cada uma dessas empresas pode estar disponível para esse transporte específico ou não, por exemplo, todos os veículos estão sem espaço para a quantidade de carga contratada ou uma empresa de transporte aéreo cancelou voos para aquela localidade. Nota-se, ainda, que um veículo previamente contratado para realizar o transporte da mercadoria pode quebrar e ir para manutenção. Um aeroporto pode fechar por motivos operacionais, o transporte aquaviário não pode ocorrer porque o nível da água está baixo, o transporte rodoviário foi desviado porque uma ponte foi interditada.

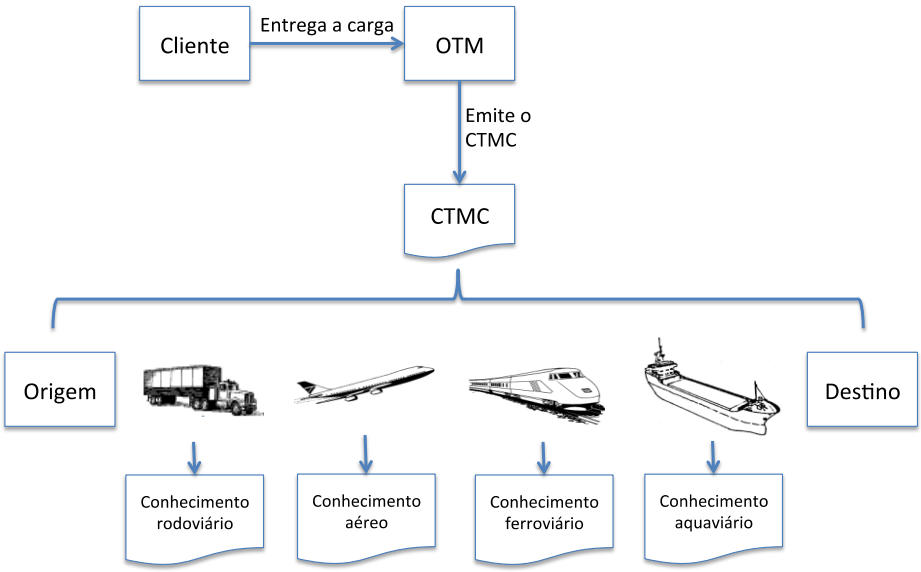
Nota-se que são inúmeras variáveis que dificultam a determinação exata dos trechos, das transportadoras e dos veículos no momento em que o expedidor da carga contrata o OTM para prestar o serviço de transporte multimodal de cargas. Uma gama de variações também pode ser considerada para a prestação dos serviços correlatos.

Como comentado anteriormente neste Capítulo, o valor do contrato de transporte multimodal de cargas é baseado em estimativa e o risco dessa operação e o custo dessas variáveis devem constar no valor cobrado ao cliente.

Portanto, a obrigação de identificar essas informações no início da prestação do serviço impossibilita a emissão do CTMC e a operação do transporte multimodal de cargas.

4.5. Emissão dos conhecimentos de transporte de cada trecho

O Ajuste SINIEF n° 06/03 determina que a emissão do CTMC não exima a emissão do conhecimento de transporte correspondente a cada modo. Ou seja, a prestação do serviço deverá ser acobertada pelo CTMC e pelos conhecimentos de transporte correspondente a cada modo.



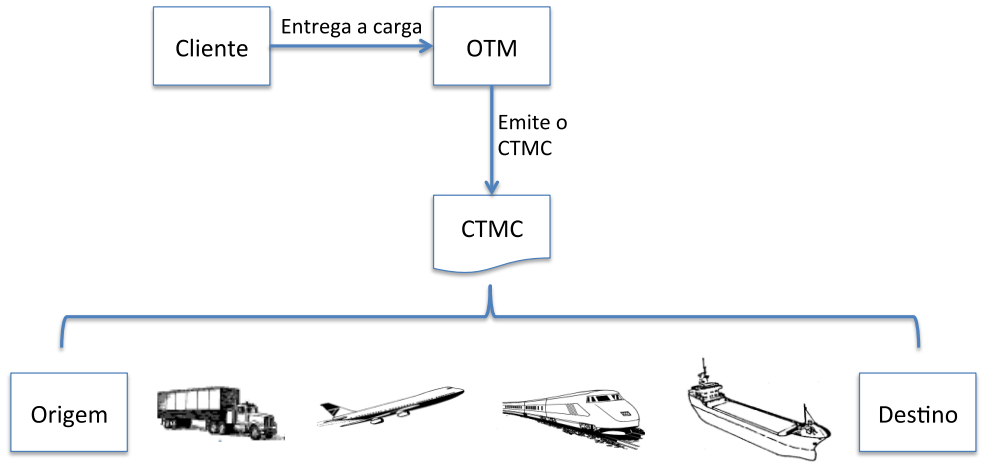
Fonte: Elaboração própria.

Figura 4.1: Representação do transporte multimodal de cargas com a emissão do CTMC e dos demais conhecimentos de transporte.

ANTT (2011), REIS *et al.* (2007) e LIMA (2007) afirmam que esse modelo confronta com o sistema multimodal em seus contornos originais de direito internacional. O modelo brasileiro, implementado pelo Ajuste SINIEF n° 06/03, determina que se emitam todos os conhecimentos de transporte de cada modo utilizado, realizando vários contratos de transporte entre o OTM e os transportadores, além do contrato multimodal, realizado entre o cliente e o OTM. Já a Convenção de Genebra de 1980, assim como a Lei n° 9.611 de 1998, definem que o transporte multimodal de cargas será regido por um único contrato, evidenciado pelo CTMC.

Segundo REIS *et al.* (2007), ao se emitir o CTMC e algum outro conhecimento de transporte, o OTM estará realizando mais de um contrato. A Lei n° 9.611 de 1998, entretanto, definiu que é um único contrato desde a origem até o destino, ou seja, não se pode realizar qualquer outro contrato durante o transporte multimodal. Em outras palavras, ainda de acordo com REIS *et al.* (2007), não se pode emitir nenhum conhecimento de transporte que não seja o CTMC.

Dessa forma, a **Figura 4.1** representa o modelo brasileiro segundo o Ajuste SINIEF n° 06/03, enquanto a **Figura 4.2** representa o entendimento que ANTT (2011) e REIS *et al.* (2007) possuem de acordo com a Convenção de Genebra de 1980 e com a Lei n° 9.611 de 1998.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 4.2: Representação do transporte multimodal de cargas com a emissão somente do CTMC.

Segundo ANTT (2011), para que o transporte multimodal de cargas ocorra sem ir contra a definição da legislação brasileira nem o conceito internacional de transporte multimodal, deveria ocorrer a emissão de apenas um conhecimento de transporte, ou seja, o CTMC. Nesse caso, o cliente contrataria o serviço multimodal do OTM que, por sua vez, emitiria o CTMC, com uma alíquota de ICMS única, que cobrira todo o transporte. Assim, caso o OTM necessitasse subcontratar outros transportadores de cargas, esses não emitiriam o conhecimento de transporte especifico desse modo nem seria cobrado o ICMS.

Com o objetivo de formalizar o transporte em cada modo, ANTT (2011) diz que seria necessário um subcontrato entre o OTM e cada transportador. Esse subcontrato deveria conter apenas duas vias: uma para o OTM e outra para o próprio transportador não necessitando acompanhar a carga, nem ser enviado para o expedidor ou destinatário.

Verifica-se que o modelo proposto por ANTT (2011), a princípio, segue a determinação de um único contrato defendido pela Lei n° 9.611 de 1998, entretanto ele contradiz outras leis específicas de cada modo de transporte, que exigem a emissão do conhecimento de transporte, além de modificar a interpretação da legislação tributária brasileira e o Código Civil.

Segundo o Código Civil, o transportador deverá emitir o conhecimento de transporte ao receber a carga. O transportador, portanto, deve emitir o conhecimento de transporte do trecho contratado quando receber a carga do OTM, mesmo que esse apresente o CTMC como documento que evidencia o contrato único entre o expedidor e o OTM.

Vale lembrar que a Lei n° 9.611 de 1998, ao estabelecer os limites de responsabilidade do OTM, informa que quando a perda ou o dano à carga forem produzidos em fase determinada no transporte multimodal para a qual exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do OTM por perdas ou danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção.

Para se evidenciar que o transporte ocorreu em uma fase específica do transporte, ou seja, em um trecho subcontratado pelo OTM, é necessário que exista o conhecimento de transporte específico daquele modo, conforme determina a lei ou a convenção internacional.

Assim como para o transporte multimodal, os contratos de transporte dos outros modos são evidenciados pelos conhecimentos de transporte específicos, garantindo assim suas características contratuais, operacionais e fiscais. Ou seja, para que a lei específica de um modo de transporte seja aplicada, incluindo as disposições referentes às responsabilidades e limitações de responsabilidades, deve haver a emissão do respectivo conhecimento de transporte.

ALADI (2008), LIMA (2007) e ENABLE (2010) sugerem que a emissão do conhecimento de transporte de cada modo em adição à emissão do CTMC pode representar um entrave ao transporte multimodal por causa da possível tributação duplicada do ICMS presente em cada documento.

Ressalta-se, entretanto, a existência do Princípio da Não-Cumulatividade aplicável ao ICMS, conforme explicado no Capítulo 3 desta pesquisa. O referido princípio determina a incidência do imposto apenas sobre o valor agregado ou acrescido em cada operação, e não sobre o valor total, proibindo-se a tributação em cascata (SABBAG, 2010). Dessa forma, o ICMS debitado do OTM na emissão do CTMC é

creditado cada vez que se emite o conhecimento de transporte de cada modo[5].

Dessa forma, para se obedecer ao disposto no Código Civil, nas leis específicas de cada modo de transporte, no Ajuste SINIEF n° 06/03 e na Lei nº 9.611 de 1998, o OTM deve emitir o CTMC para evidenciar o contrato de transporte multimodal de cargas entre ele e o expedidor da carga. Cada transportador contratado pelo OTM, ou o próprio quando realizar o transporte, por sua vez, deve emitir o conhecimento de transporte específico do trecho contratado em nome do OTM.

4.6. Destinação das vias dos conhecimentos de transporte

O Ajuste SINIEF n° 06/03 informa que na prestação de serviço para destinatário localizado na mesma unidade federada de início do serviço, o CTMC será emitido, no mínimo, em quatro vias e caso a prestação de serviço seja destinada a outra unidade federada, será emitido a quinta via. Com relação ao transporte internacional, poderão ser exigidas tantas vias do CTMC quantas forem necessárias para o controle dos demais órgãos fiscalizadores.

Na **Tabela 4.2** encontra-se a destinação das vias de cada conhecimento de transporte definido pelo CONFAZ no Convênio SINIEF n° 06/89, incluindo a destinação das vias do CTMC.

No que diz respeito à prestação de serviço por terceiros, o Ajuste SINIEF n° 06/03 determina que o transportador, ao receber a carga, deve emitir o conhecimento de transporte referente ao seu modo. Esse, por sua vez, deverá anexar a quarta via do conhecimento de transporte à quarta via do CTMC e enviar a primeira via do conhecimento de transporte ao OTM.

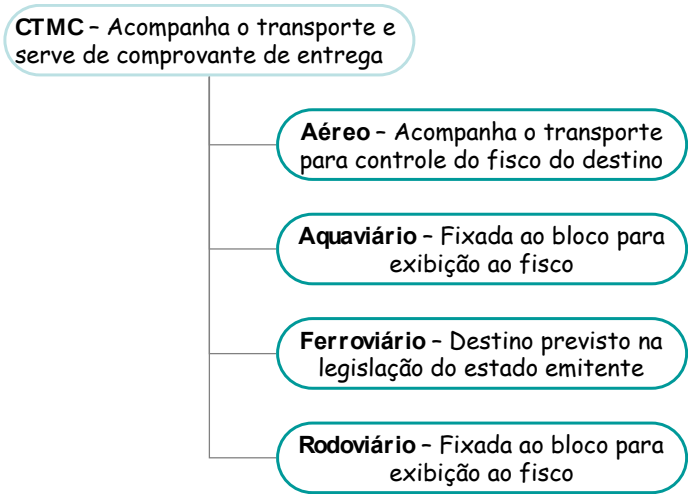
[5] A contabilidade tributária não é apresentada na presente dissertação. LIMA (2007), entretanto, demonstra os cálculos de débito e crédico dos tributos de um estudo de caso incluindo o serviço de transporte multimodal de cargas. Ressalta-se que, apesar do autor sugerir que há tributação duplicada de ICMS, os cálculos apresentados por ele não evidenciam essa ocorrência.

Tabela 4.2: Destinação das vias de cada conhecimento de transporte

Modo de transporte	Documento	Quantidade mínima de vias	Via	Destinação	
Transporte aéreo	Conhecimento aéreo	3	1ª		Entregue ao tomador do serviço.
			2ª		Acompanha o transporte até o destino, podendo servir de comprovante de entrega.
			3ª		Fixada ao bloco para exibição ao fisco.
			4ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte para fins de controle do fisco do destino.
Transporte aquaviário	Conhecimento de transporte aquaviário de cargas	4	1ª		Entregue ao tomador do serviço.
			2ª		Acompanha o transporte até o destino, podendo servir de comprovante de entrega.
			3ª		Tem o destino previsto na legislação do Estado do emitente.
			4ª		Fixada ao bloco para exibição ao fisco.
			5ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte para fins de controle do fisco do destino.
Transporte ferroviário	Conhecimento de transporte ferroviário de cargas	5	1ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte até o destino e deverá ser entregue ao destinatário.
			2ª	Movimentação interestadual	Entregue ao remetente.
			3ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte para fins de controle do Fisco de destino.
			4ª	Movimentação interestadual	Tem o destino previsto na legislação do Estado do emitente.
			5ª	Movimentação interestadual	Fixada ao bloco para exibição ao Fisco.
Transporte rodoviário	Conhecimento de transporte rodoviário de cargas	4	1ª		Entregue ao tomador do serviço.
			2ª		Acompanha o transporte até o destino, podendo servir de comprovante de entrega.
			3ª		Tem o destino previsto na legislação do Estado do emitente.
			4ª		Fixada ao bloco para exibição ao fisco.
			5ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte para fins de controle do fisco do destino.
Transporte multimodal	Conhecimento de transporte multimodal de cargas	4	1ª		Entregue ao tomador do serviço.
			2ª		Fixada ao bloco para exibição ao fisco.
			3ª		Tem o destino previsto na legislação do Estado do emitente.
			4ª		Acompanha o transporte até o destino, podendo servir de comprovante de entrega.
			5ª	Movimentação interestadual	Acompanha o transporte para fins de controle do fisco do destino.

Fonte: REIS *et al*. (2007), ANTT (2011) e Convênio SINIEF n° 06/89.

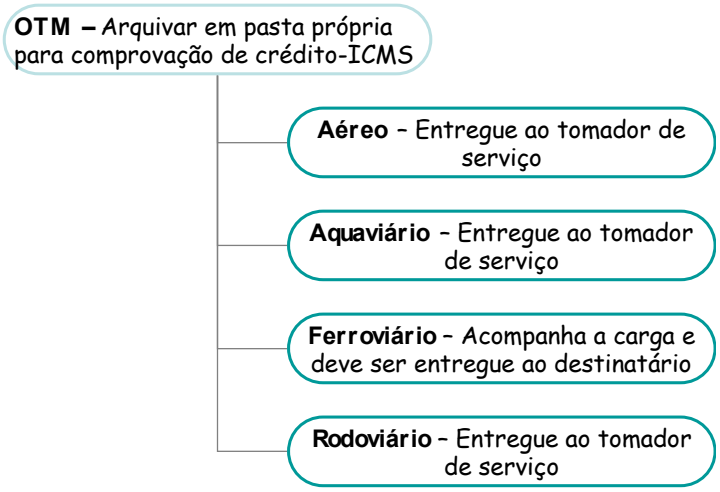
Como pode ser visto na **Tabela 4.2** e na **Figura 4.3**, a quarta via do conhecimento de transporte de cada modo não tem a mesma destinação. A quarta via do rodoviário e do aquaviário devem ser fixadas ao bloco para exibição ao fisco, já a quarta via do aéreo deve acompanhar o transporte para fins de controle de fisco no destino enquanto a do ferroviário tem o destino previsto na legislação do Estado emitente. Como já mencionado acima, essas vias devem ser sempre anexadas à quarta via do CTMC que acompanhará o transporte até o destino final, vez que podem servir de comprovante de entrega, ou seja, será entregue ao cliente destinatário.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 4.3: Destino da quarta via de cada conhecimento de transporte.

A obrigatoriedade de se entregar a primeira via para o OTM arquivar apresenta o mesmo problema, conforme apresentado na **Figura 4.4**, pois a primeira via do rodoviário, do aquaviário e do aéreo devem ser entregues ao tomador do serviço, ou seja, ao OTM, porém a mesma via do ferroviário deve acompanhar o transporte até o destino, quando deverá ser entregue ao destinatário.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 4.4: Destino da primeira via de cada conhecimento de transporte.

Essa destinação das vias dos conhecimentos de transporte gera contradição, uma vez que cada uma tem um destino já previsto no Convênio SINIEF nº 06/89, que em alguns casos difere da determinação imposta pelo Ajuste SINIEF n° 06/03.

Ademais, vale observar que o Ajuste SINIEF n° 06/03 não traz nenhuma determinação para o destino das outras vias dos conhecimentos de transporte que devem ser emitidas, ou seja, da segunda, da terceira e da quinta via. Neste caso, fica indeterminado qual será o procedimento a se tomar com a realização do transporte multimodal. Não se sabe se elas devem ser emitidas e destinadas segundo o que é determinado no Convênio SINIEF n° 06/89 ou devem ser desconsideradas, visto que não há destinação especificada a elas segundo o Ajuste SINIEF n° 06/03 (ANTT, 2011).

Admitindo-se que as vias que não possuem destinação prevista devam obrigatoriamente ser emitidas, nota-se que o cliente destinatário, supostamente, irá receber duas vias desse documento de cada modo de transporte (ANTT, 2011). Neste caso, como pode ser observado na **Tabela 4.2**, o destinatário receberá a quarta via de cada um dos conhecimentos, determinado pelo Ajuste SINIEF n° 06/03 e mais a via destinada anteriormente a ele, ou seja, a segunda via do rodoviário, do aquaviário e do aéreo e a primeira via do ferroviário. Ressalta-se que a primeira via do ferroviário deve também ser entregue ao OTM.

Nota-se, portanto, que o Convênio SINIEF nº 06/89 e o Ajuste SINIEF n° 06/03 não estão compatíveis entre si ao se tratar da destinação das vias dos conhecimentos de

transporte de cada modo e do multimodal, o que pode gerar dúvidas na operação do OTM.

4.7. Sigilo comercial

Conforme mencionado no tópico acima, a quarta via de cada conhecimento de transporte será anexada à quarta via do CTMC, que acompanha a carga até o destino e poderá servir como forma de comprovação de entrega. Ou seja, o Ajuste SINIEF n° 06/03 determina que uma via de todos os modos de transporte utilizado na prestação do serviço de transporte multimodal de cargas seja entregue ao destinatário. Dessa forma, ele terá acesso a todos os registros dos contratos de transporte realizados durante todo o percurso, incluindo os valores pagos pelo OTM ao transportador subcontratado.

Esse procedimento gera entraves na própria área comercial, o que implica na quebra de sigilo comercial. Essa quebra de sigilo ocorre, pois o cliente que contrata o OTM terá acesso a todos os valores e negociações do transporte de cada modo utilizado, evidenciando assim não apenas a operação multimodal, como também o lucro obtido.

Ademais, permite que o cliente tenha acesso direto ao transportador e, em curto prazo, obtenha as informações necessárias para retirar o OTM da operação para uma realização direta da distribuição de sua carga (ANTT, 2011). A partir do momento em que o expedidor conhece a operação do transporte multimodal e sabe o lucro do OTM, ele pode reavaliar a necessidade de contratá-lo.

Por esse motivo, a ausência de garantia de que os segredos operacionais e comerciais de um OTM sejam mantidos em sigilo, torna inviável a prestação do serviço de transporte multimodal de cargas.

Entende-se, portanto, que o destinatário não deve receber as vias dos conhecimentos de transporte dos trechos realizados. Como comprovante de entrega, cabe ao destinatário receber apenas uma via do CTMC.

4.8. Ausência de vinculação das prestações de serviços passíveis de ISS

O Ajuste SINIEF n° 06/03 não inclui disposições sobre as prestações de serviços que são passíveis de ISS. Mencionou-se anteriormente que o transporte intramunicipal não estava contemplado, assim como seus possíveis impactos na operação.

Ressalta-se, entretanto, que os outros serviços que compõem a operação do

transporte multimodal de cargas de acordo com o Art. 3° da Lei n° 9.611 de 1998 e cuja atribuição não seja dos Estados e do Distrito Federal, foram excluídos do Ajuste SINIEF n° 06/03. Ou seja, somente há disposições relacionadas à prestação do serviço de transporte.

Dessa forma, fica impossibilitado referenciar no CTMC serviços como a armazenagem, a consolidação e a desconsolidação documental da carga, a coleta e a entrega, a contratação de seguro, o despacho aduaneiro ou qualquer outro serviço prestado pelo OTM ou subcontratado por ele.

A subcontratação que o OTM faz para realizar os serviços correlatos ao transporte multimodal de cargas gera a cobrança de ISS e são evidenciados pelas notas fiscais dos serviços.

Levando-se em consideração que o contrato de transporte multimodal de cargas é o único contrato entre o expedidor e o OTM, a forma correta de referenciar que tais serviços foram contratados ou prestados é por meio do CTMC. Nesse caso, referenciando tais notas fiscais no próprio CTMC.

Além do mais, o caráter contratual do CTMC remete às responsabilidades de cada parte. Dessa forma, o dano causado à carga em algum serviço deve estar vinculado ao transporte multimodal de cargas, para que o expedidor tenha garantia de que a responsabilidade é do OTM e que esse último se valha do direito de ação regressiva perante o subcontratado para se ressarcir do valor da indenização que tenha sido pago.

4.9. Início da prestação do serviço de transporte multimodal de cargas

Conforme o Art. 8° da Lei n° 9.611 de 1998, o CTMC evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino. Nota-se, ainda, que o Art. 9° da referida lei determina que emissão do CTMC e o recebimento da carga pelo OTM dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

Ou seja, o contrato de transporte multimodal passa a ter validade a partir da emissão do CTMC e a entrega da carga ao OTM. Nota-se, entretanto, que o transporte multimodal de cargas abrange uma série de serviços, dentre os quais podem ocorrer antes da emissão do CTMC.

Por exemplo, um expedidor contrata um OTM para realizar o transporte

multimodal de cargas com início em uma fábrica até o destino final. Portanto, essas duas localidades fazem parte do contrato de transporte multimodal. O OTM realiza a coleta da carga nessa fábrica. Nesse momento ocorreu o recebimento da carga pelo OTM, um dos requisitos para dar validade ao contrato de transporte multimodal. A carga é entregue ao armazém do OTM e somente nesse local, munido das notas fiscais da carga, o OTM emite o CTMC. A partir desse momento, segundo a Lei n° 9.611 de 1998, o contrato de transporte teve eficácia.

Verifica-se que a coleta da carga ocorreu sem a emissão do CTMC, portanto, naquele momento, o contrato de transporte não tinha eficácia. Com a emissão do CTMC, entretanto, o contrato de transporte passou a ter eficácia e englobou a coleta da carga na origem, ou seja, um serviço prestado em um momento anterior ao de sua emissão.

A mesma situação pode ocorrer para outros serviços prestados pelo OTM que são considerados serviços correlatos ao transporte multimodal, como contratação de seguros, desembaraço aduaneiro de uma carga na importação, desunitização de carga na origem etc.

Conclui-se, portanto, que a prestação de um serviço correlato ao transporte multimodal de cargas faz parte do contrato multimodal mesmo que o CTMC seja emitido posteriormente à prestação desse serviço.

Dessa forma, a responsabilidade do OTM poderá ocorrer de duas formas. A primeira é se a perda ou o dano à carga for verificado antes da emissão do CTMC. Entende-se que nesse caso, o serviço correlato não faz parte do contrato de transporte multimodal, pois ele somente é evidenciado após a emissão do documento, o que não ocorreu. Dessa forma, a responsabilidade entre as partes será regida pelo Código Civil.

O OTM será responsável de acordo com a Lei n° 9.611 de 1998, entretanto, se a perda ou o dano for verificado após a emissão do CTMC, mesmo que tenha ocorrido na prestação de um serviço correlato antes da emissão do documento.

Nota-se que essa possibilidade de englobar serviços prestados anteriormente à emissão do CTMC está restrita aos serviços correlatos. Não faz parte do transporte multimodal de cargas a prestação do serviço de transporte por um modo realizado antes da emissão do CTMC. Esse transporte é caracterizado como transporte unimodal, conforme determina ONU (1980).

4.10. Considerações finais

O presente Capítulo teve como objetivo o levantamento e a analise de forma crítica dos entraves que dificultam a emissão do CTMC no Brasil, levando-se em consideração, principalmente, o disposto no Ajuste SINIEF n° 06/03. Dessa forma, apresentaram-se possíveis interpretações sobre o imposto aplicado ao transporte multimodal de cargas: o ICMS, o ISS ou ambos. O posicionamento defendido nesta dissertação foi a incidência do ICMS no valor total do frete presente no CTMC.

Comentou-se sobre a exclusão do transporte dentro dos Municípios, assim como a inclusão do transporte internacional no Ajuste SINIEF n° 06/03 e suas consequências para o transporte multimodal de cargas no Brasil. Com relação ao transporte intramunicipal, a ausência pode excluir a evidência de um modo de transporte com início e término no mesmo município. A inclusão do transporte internacional determina que o modelo de CTMC brasileiro seja adotado nas exportações e importações, desconsiderando as discussões internacionais.

Abordou-se a obrigatoriedade de informar os modos de transporte, as transportadoras subcontratadas e os veículos usados antes do início da prestação do serviço de transporte multimodal. Tais informações são necessárias para cada modo subcontratado, mas são difíceis de serem obtidas no momento da contratação do OTM pelo expedidor da carga.

Teceram-se comentários sobre o disposto na regulamentação brasileira na emissão do conhecimento de transporte de cada trecho, assim como a destinação das vias desses documentos, inclusive sobre a possível quebra de sigilo comercial. A entrega de uma via do conhecimento de transporte de cada modo em adição a uma via do CTMC mostra ao cliente final a logística desenvolvida pelo OTM, assim como todos os custos relacionados e, consequentemente, o lucro obtido.

Defendeu-se nesta dissertação a emissão do conhecimento de transporte de cada modo específico relacionado ao transporte multimodal. Esse posicionamento está justificado principalmente na operacionalidade do transporte.

Para finalizar, comentaram-se sobre a ausência de vinculação das prestações de serviços passíveis de ISS, que não foram abordados no Ajuste SINIEF n° 06/03, e sobre a inclusão de serviços correlatos realizados antes da emissão do CTMC no contrato de transporte multimodal.

Para completar o trabalho, será apresentada a proposta de um modelo de CTMC aplicável a realidade regulatória brasileira. Essa proposta é descrita no Capítulo 5 desta dissertação.

5. O MODELO DE CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS APLICÁVEL À REALIDADE REGULATÓRIA BRASILEIRA

O modelo e a forma de transferência das informações ao longo de cadeias de suprimento estão longe de serem padronizados. Essa variação se acentua quando se utiliza mais de um modo de transporte. Os documentos são normalmente emitidos em formulário de papel e acompanham fisicamente a carga durante todo o trajeto, assim como ocorria no século XIX (COM, 2003).

O modelo da documentação é diferente de acordo com o modo de transporte utilizado. Percebe-se, entretanto, que as informações necessárias e exigidas por diversos entes envolvidos no transporte são semelhantes, apesar de estarem apresentados em diferentes formatos.

Nota-se que os modelos de conhecimento de transporte de cada modo, assim como o CTMC, tradicionalmente emitidos em papel, foram instituídos no Brasil pelo CONFAZ no Convênio SINIEF n° 06/89 e no Ajuste SINIEF n° 06/03, respectivamente.

COM (2003) alerta que o preenchimento da mesma informação em diversos documentos aumenta os custos, pode gerar atrasos e é propenso a erros. A falta de informação disponível remotamente, por sua vez, dificulta o planejamento, a gestão e a resposta às emergências.

Segundo COM (2003), a manipulação de dados deve ser harmonizada em todos os modos de transporte e, sempre que possível, a troca eletrônica de informações deve ser incentivada. O resultado seria simplificar a organização do transporte de carga eliminando barreiras administrativas e aumentando a eficiência.

Em 2007, o Ajuste SINIEF n° 09/07 foi publicado e instituiu o Conhecimento de Transporte eletrônico (CT-e), que substitui os documentos emitidos em papel relacionados ao serviço de transporte de carga. Dentre eles encontram-se os conhecimentos de transporte de cada modo e as notas fiscais de serviço de transporte intermunicipal e interestadual.

O presente Capítulo, portanto, tem o objetivo de desenvolver um modelo de CT-e aplicável ao transporte multimodal de cargas, que substitua o atual CTMC e solucione os entraves que dificultam a emissão desse documento em papel.

Este Capítulo iniciará com a explicação de como funciona o Projeto CT-e, em seguida será apresentado o modelo de documento eletrônico desenvolvido para substituir o CTMC. Posteriormente será explicado como esse documento eletrônico soluciona uma seleção de entraves que inicialmente impediam ou dificultavam a emissão do CTMC. Em seguida apresentará as contribuições da presente dissertação no desenvolvimento do CT-e multimodal. Para finalizar, será apresentada a interface do transporte multimodal de cargas no Brasil com a atuação das agências de carga aérea.

5.1. Projeto Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e

A Medida Provisória n° 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, instituiu a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), e transformou o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação em autarquia. Ela dá validade aos documentos eletrônicos, dentre eles os documentos fiscais.

Com base na Medida Provisória, atribuiu-se ao Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais (ENCAT) a coordenação e a responsabilidade pelo desenvolvimento e implantação do Projeto Conhecimento de Transporte eletrônico (Projeto CT-e).

Conforme apresentado no Capítulo 3 desta dissertação, o conhecimento de transporte possui uma seleção de finalidades, dentre elas a de caráter contratual, a de caráter fiscal e a de caráter operacional. Dessa forma a existência do mesmo documento com atribuições a diferentes órgãos da administração pública resulta em uma necessidade de vinculação das exigências dessas legislações e de um trabalho em conjunto para se ter uma aplicabilidade eficiente.

ENEBLE (2010) afirma que para a regulação do transporte se tornar eficiente, é necessária uma integração interinstitucional, com a participação de todos os agentes envolvidos no processo – população, governo, setor privado, transportadores, reguladores –, já que os problemas são enfrentados de forma sistêmica.

Por esse motivo, no Projeto CT-e participam, como principais integrantes, as Secretarias da Fazenda (SEFAZ) das Unidades Federadas, a Receita Federal do Brasil, a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), as Agências Reguladoras do segmento de transporte e os representantes das transportadoras de todos os modos.

O CT-e foi instituído pelo Ajuste SINIEF n° 09/07. É um documento de

existência exclusivamente digital, emitido e armazenado eletronicamente com o intuito de documentar a prestação do serviço de transporte de carga, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do transportador e pela autorização de uso fornecida pela administração tributária do domicílio do contribuinte. O objetivo do CT-e é substituir a emissão dos conhecimentos de transporte doméstico de todos os modos tradicionalmente emitidos em papel por um modelo eletrônico padronizado.

ENCAT (2012) é um manual de orientações aos contribuintes que tem como objetivo a definição das especificações e critérios técnicos necessários para a integração entre as SEFAZ e os sistemas de informações das empresas emissoras de CT-e. Nesse manual encontram-se todas as informações técnicas para a emissão do CT-e de cada modo de transporte, assim como sua forma de preenchimento.

5.1.1. Descrição simplificada do modelo operacional

A empresa de transporte que emite o CT-e gera um arquivo eletrônico, na linguagem de programação *Extensible Markup Language (XML)*, contendo as informações da prestação de serviço de transporte. Esse arquivo eletrônico, que corresponde ao CT-e, é assinado digitalmente, de maneira a garantir a integridade dos dados e a autoria do emissor (ENCAT, 2012).

Segundo ENCAT (2012), o arquivo eletrônico é transmitido pela rede mundial de computadores para a SEFAZ do Estado de jurisdição do contribuinte emitente. A SEFAZ, por sua vez, realiza uma pré-validação do arquivo que consiste na verificação de informações preenchidas baseadas em regras de validação apresentadas por ENCAT (2012). Ao se verificar que as regras de validação foram seguidas, a SEFAZ devolve ao emitente uma autorização de uso, sem a qual não poderá haver a prestação de serviço de transporte. Caso se verifique inconsistência em uma regra de validação, a SEFAZ retorna ao transportador emitente uma informação de erro explicando o motivo da negativa da autorização de uso para que o arquivo seja corrigido.

Após o recebimento do CT-e, a SEFAZ que autorizou o transporte disponibiliza consulta, por meio da rede mundial de computadores, para os interessados que detenham a chave de acesso do documento eletrônico.

Segundo ENCAT (2012), arquivo do CT-e será ainda transmitido para a Receita Federal do Brasil, que será o repositório nacional de todos os CT-e emitidos, e para as

SEFAZ de início da prestação do serviço e do tomador do serviço, caso sejam diferentes da SEFAZ de circunscrição do emissor, além da SUFRAMA, quando aplicável.

Todo processo eletrônico, da emissão do CT-e pela empresa transportadora, até a sua autorização e disponibilização aos outros entes do sistema demora menos de um segundo (SCHNEIDER, 2012).

Tendo em vista que o CT-e é um documento eletrônico e que há informações necessárias para acobertar a prestação de serviço de transporte, imprime-se uma representação gráfica simplificada desse documento, intitulada Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico (DACTE), contendo uma série de informações que podem ser necessárias durante o trajeto, como o número do protocolo de autorização de uso, a chave de acesso, o código de barras linear, o recebedor da carga etc.

O DACTE não é o CT-e, nem o substitui, serve apenas como instrumento auxiliar para o transporte da mercadoria e para a consulta do CT-e por meio da chave de acesso numérica ali impressa e representada em código de barras (ENCAT, 2012). Permite ao detentor do documento confirmar a efetiva existência do CT-e, por meio dos sítios das SEFAZ Estaduais autorizadoras ou da Receita Federal do Brasil.

Um dos princípios adotados pelo CT-e é que o documento não seja modificado após a sua autorização de uso. Dessa forma, desenvolveram-se formas controladas e autorizadas pelas SEFAZ de se corrigir um documento emitido erroneamente ou de cancelá-lo. Esses procedimentos são apresentados por ENCAT (2012).

5.1.2. Definições do CT-e

Cada modo de transporte possui seus agentes atuantes no processo, sendo que cada um deles é referenciado por uma nomenclatura diferente, mas que, a princípio, são os mesmos atores na prestação do serviço de transporte. Dessa forma, o Projeto CT-e padronizou os seis agentes envolvidos na prestação de serviço. São eles: emitente, remetente, expedidor, recebedor, destinatário e tomador.

O emitente é, segundo o Convênio SINIEF n° 06/89, o prestador de serviço de transporte que emite o documento fiscal relativo à prestação do serviço de transporte. O emitente para o CT-e, portanto, é a empresa de transporte de carga que realiza o trajeto pelo qual foi contratada.

O remetente é, segundo o Convênio SINIEF n° 06/89, a pessoa física ou a pessoa jurídica que promove a saída inicial da carga. Ele é o dono da mercadoria, ou seja, o agente que consta na nota fiscal da carga como proprietária. O remetente pode ser uma fábrica, uma loja que vendeu um produto etc.

O expedidor foi definido pelo Ajuste SINIEF n° 09/07 como aquele que entrega a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte. Ou seja, o expedidor para o CT-e é o agente atuante que entrega fisicamente a carga para o transportador (emissor) realizar o trajeto contratado. O expedidor pode ser um agente de carga, uma empresa transportadora que realizou o trecho anterior, um armazém. Ressalta-se que a definição desse termo pelo CONFAZ não segue o padrão adotado internacionalmente ou o definido nas legislações e doutrinas nacionais. O termo expedidor normalmente é relacionado ao responsável pela carga, ou seja, pode ser o dono da carga (remetente) ou o responsável pela operação logística (tomador). O termo expedidor adotado pelo Ajuste SINIEF n° 09/07 seria mais apropriado se fosse trocado para entregador, evitando-se possíveis confusões legais.

Ressalta-se que nos Capítulos anteriores desta dissertação, o termo expedidor foi apresentado de forma compatível com o adotado internacionalmente, entretanto, apenas neste Capítulo, se adotou o termo de acordo com a definição imposta no Ajuste SINIEF n° 09/07. Para evitar confusões, decidiu-se por representar o expedidor de acordo com o Ajuste SINIEF n° 09/07 como expedidor/entregador.

O recebedor também foi definido no Ajuste SINIEF n° 09/07. Ele representa aquele que deve receber a carga do transportador. Ou seja, ele é o oposto do expedidor/entregador. Assim como o expedidor/entregador entrega a carga para o transporte, o recebedor é o agente atuante que receberá a carga assim que o transporte contratado for finalizado.

O termo destinatário, por sua vez, foi denifido pelo Convênio SINIEF n° 06/89 como a pessoa física ou a pessoa jurídica a quem a carga é destinada. O destinatário é representado na nota fiscal como o destino final da carga. O destinatário pode ser qualquer pessoa que comprou uma mercadoria.

Para finalizar, o Convênio SINIEF n° 06/89 definiu tomador como a pessoa que contratualmente é a responsável pelo pagamento do serviço de transporte, podendo ser o remetente, o destinatário ou um terceiro interveniente.

O terceiro interveniente é um agente atuante no sistema que foi contratado como operador logístico da carga, como por exemplo, um agente de carga ou um OTM. Para o transporte multimodal de cargas, o OTM sempre será o tomador do serviço, visto que a Lei n° 9.611 de 1998 determina que qualquer documento emitido pelos subcontratados do OTM deverá ser sempre em favor do OTM.

A **Tabela 5.1** representa um resumo das definições dos agentes envolvidos na prestação de serviço de transporte de carga presentes no CT-e que foram apresentadas neste tópico.

Tabela 5.1: Os agentes envolvidos na prestação do serviço de transporte de carga.

Emitente	Empresa transportadora contratada para realizar a prestação do serviço de transporte. Responsável pela emissão do CT-e.
Remetente	Pessoa física ou jurídica proprietária da carga. Mesmo agente presente na nota fiscal da mercadoria.
Expedidor/Entregador	Pessoa física ou jurídica que entrega fisicamente a carga ao emitente do CT-e. Pode ser uma empresa transportadora do trecho anterior ou qualquer outro agente responsável por levar a mercadoria ao emitente.
Recebedor	Pessoa física ou jurídica que recebe fisicamente a carga do emitente do CT-e. Pode ser uma empresa transportadora do trecho posterior ou qualquer outro agente responsável por pegar a mercadoria do emitente.
Destinatário	Pessoa física ou jurídica que a carga deverá ser entregue no destino final. Mesmo agente presente na nota fiscal da mercadoria.
Tomador	Pessoa física ou jurídica responsável pelo pagamento da prestação de serviço de transporte. Pode ser qualquer um dos agentes apresentados nesta tabela ou um terceiro, como um agente de carga, um OTM.

Fonte: Convênio SINIEF n° 06/89 e Ajuste SINIEF n° 09/07.

Nota-se, com base na **Tabela 5.1**, que uma mesma pessoa física ou jurídica pode representar mais de um agente atuante no processo. Por exemplo, uma empresa fabricante de uma mercadoria contrata e entrega a carga diretamente a uma empresa

transportadora para realizar um trajeto até um destino. Nesse caso, o remetente, o expedidor/entregador e o tomador são representados pela mesma figura da empresa fabricante.

5.1.3. Estrutura genérica e estrutura específica do modo de transporte

Sabendo-se que há semelhança em uma seleção de informações presentes no conhecimento de transporte de cada modo, de acordo com COM (2003), o modelo do CT-e apresentado por ENCAT (2012) possui uma estrutura genérica, onde todas as empresas transportadoras preenchem igualmente, e uma estrutura específica de cada modo, tendo em vista a peculiaridade da prestação do serviço de cada uma.

Dessa forma, a estrutura genérica apresenta as informações que podem ser comuns a todos os modos de transporte, como: as informações completas dos agentes atuantes no sistema; as informações tributárias da prestação do serviço de transporte; os prazos acordados para a entrega da mercadoria; o valor do frete; a contratação de seguro; o peso total das mercadorias; o produto predominante e suas características adicionais para o transporte; o documento fiscal que antecedeu o CT-e; as notas fiscais dos produtos etc. Informações operacionais que são comuns a todos os modos também estão presentes na estrutura genérica como: o número do lacre do container; a especificação das cargas que contenham artigos perigosos.

Nota-se que apesar de serem informações genéricas para todos os modos de transporte, não significa que sempre serão apresentadas no CT-e. Os campos de preenchimento podem ser obrigatórios ou facultativos para se adequar à realidade operacional de cada transporte. Por exemplo, sempre haverá informações do tomador do serviço, portanto é de preenchimento obrigatório, entretanto nem sempre haverá número do lacre do container, o que torna o preenchimento facultativo.

A estrutura específica de cada modo de transporte é independente entre si, assim como da estrutura genérica. Isso significa que uma atualização em uma delas não afeta as demais.

O modo aéreo, por exemplo, necessita de informações que não são necessárias para os outros modos de transporte como: as relacionadas à composição do frete, ou seja, como foi calculado o preço; o número operacional do conhecimento aéreo, que representa o número padronizado internacionalmente; informações de manuseio.

O modo de transporte rodoviário possui peculiaridades de sua operação, como: o número da placa do veículo; as informações do condutor; as informações do vale pedágio.

O modo aquaviário apresenta informações específicas relacionadas a: identificação de cada balsa; número da reserva; especificações do container.

O modo de transporte ferroviário necessita de: informações das ferrovias envolvidas; informações de detalhes do vagão, como seu peso vazio e a capacidade em toneladas; informações de rateio das notas fiscais. Essas informações de rateios das notas fiscais são necessárias devido à diferença de capacidade de um vagão para uma carreta, por exemplo. Dessa forma, uma carga relacionada a uma única nota fiscal pode estar dentro de dois ou mais vagões.

O dutoviário, por sua vez, possui uma operação contínua, o transporte não ocorre por trecho e sim por data, pois a origem e o destino sempre serão constantes. Essa prestação de serviço, normalmente, ocorre com os mesmos remetentes e expedidores/entregadores dos produtos – água, gasolina, álcool, petróleo, gás natural, minérios – que contratam o serviço da empresa de transporte dutoviário por um período determinado. Dessa forma, a emissão do CT-e dutoviário ocorre, normalmente, uma vez ao mês, apresentando um resumo desse período do volume total transportado.

Assim como para a estrutura genérica, o preenchimento de cada informação pode ser obrigatório ou facultativo devendo o emitente do CT-e verificar a correta forma de preenchimento no ENCAT (2012) e nos regulamentos específicos de cada modo de transporte.

5.2. O CT-e multimodal

Conforme apresentado no decorrer desta dissertação e segundo ANTT (2011), ENABLE (2010), REIS *et al.* (2007) e ALADI (2008), a legislação vigente não permitiu, por si só, a efetividade do transporte multimodal de cargas no Brasil. Por esse motivo, entidades governamentais e iniciativa privada se reuniram com o objetivo de adaptar o modelo à realidade regulatória brasileira e implementar o transporte multimodal de cargas no país.

Tendo em vista que o Projeto CT-e desenvolve um documento eletrônico que substitui os documentos relacionados à prestação do serviço de transporte de todos os

modos, verificou-se que esse espaço seria o adequado para desenvolver um modelo eletrônico do CTMC que se adequasse à realidade regulatória do Brasil, solucionando os entraves que dificultam ou impedem a emissão do CTMC disposto no Ajuste SINIEF n° 06/03.

Dessa forma, criou-se um subgrupo do Projeto CT-e que trabalha especificamente para instituir o modelo de CT-e multimodal que substitua o CTMC para o transporte doméstico.

Esse projeto tem como premissa básica a aplicação da Lei nº 9.611 de 1998 para implementar o transporte multimodal de cargas no Brasil, modificando, somente quando necessário os regulamentos de esfera nacional e estadual. Não é competência desse projeto a modificação de leis e decretos. Ou seja, o modelo de transporte não pode contrariar as leis federais, principalmente o Código Tributário Nacional, o Código Civil e a Lei nº 9.611 de 1998.

5.2.1. Desenvolvimento dos eventos no CT-e

Verifica-se que ENCAT (2012) não apresenta um modelo de CT-e multimodal. As especificações técnicas do atual sistema do CT-e, baseado no princípio de que o documento não pode ser modificado após a sua emissão e o recebimento da autorização de uso da SEFAZ, torna inviável a emissão de um CT-e que evidencie o transporte da origem ao destino, incluindo todas as prestações dos serviços de transporte e dos serviços correlatos que serão contratados posteriormente à sua emissão.

A proibição de modificar um documento eletrônico gera uma seleção de questionamentos. Por que, por exemplo, é possível vincular um documento no CT-e antes de sua emissão, mas é proibida a vinculação de um documento emitido após a emissão do CT-e, mesmo que ele faça parte do serviço de transporte contratado? Como é possível informar no sistema do CT-e que a prestação do serviço de transporte foi finalizada após a entrega da carga ao recebedor? Como verificar se um veículo foi inspecionado pelo Fisco em um determinado ponto do trajeto acobertado por um CT-e?

Tendo em vista os impactos operacionais relacionados à proibição de alteração do CT-e, verificou-se a necessidade de desenvolver um sistema que fosse possível fazer algumas marcações ou vinculações nesses documentos, não o alterando eletronicamente. Ou seja, sem modificar os dados informados no CT-e que recebeu a

autorização de uso por parte da SEFAZ.

Dessa forma, está em fase de desenvolvimento uma forma eletrônica de vincular informações em um CT-e emitido. Essa vinculação recebeu o nome de evento. Esses eventos podem ocorrer por parte do emissor do CT-e, por parte da SEFAZ ou automaticamente.

A criação dos eventos torna possível o desenvolvimento de um CT-e para o transporte multimodal de cargas. O CT-e multimodal era inviável, pois uma seleção de ações ocorria após a sua possível emissão. Essas ações poderiam representar a contratação de um serviço de transporte de um modo assim como de um serviço correlato que, entretanto, não poderiam ser vinculadas ao CT-e multimodal.

A Lei n° 9.611 de 1998 informa que o contrato de transporte multimodal de cargas passa a ter validade a partir da entrega da carga e da emissão do CTMC pelo OTM. Nota-se que sem o desenvolvimento dos eventos no sistema do CT-e, o OTM receberia a carga, mas não poderia emitir o CT-e multimodal, pois as demais prestações de serviços não seriam vinculadas a esse documento. A ausência de eventos, portanto, impossibilitaria a vinculação de tais serviços ao transporte multimodal de cargas.

5.2.2. Modelo sugerido

A criação dos modelos de documentação eletrônica em conjunto com o desenvolvimento dos eventos, tornou possível elaborar um modelo simples de CT-e multimodal de acordo com a Lei n° 9.611 de 1998 e compatível com as demais leis e com os regulamentos que regem a prestação de serviço de transporte, incluindo o Ajuste SINIEF n° 06/03 e o Ajuste SINIEF n° 09/07. Esses últimos, entretanto, necessitam de algumas alterações que serão apresentadas posteriormente neste Capítulo.

O modelo sugerido para o CT-e multimodal baseia-se na emissão do documento pelo OTM tendo como tomador do serviço o expedidor, ou seja, o contratante do OTM. O CT-e multimodal é o documento único emitido entre o OTM e o expedidor que abrangerá, conforme determina a Lei n° 9.611 de 1998, o transporte da origem até o destino, incluindo as diversas prestações de serviço, sejam elas relacionadas diretamente ao serviço de transporte ou aos serviços correlatos.

O CT-e multimodal necessita de uma série de informações determinadas pela Lei n° 9.611 de 1998, que foram abordadas no Capítulo 3 desta dissertação. Com exceção do número de registro do OTM na ANTT e da informação referente ao

conhecimento ser negociável ou não-negociável, todas as outras informações estão presentes na estrutura genérica do CT-e. Cria-se, portanto, uma estrutura específica para o multimodal que contenha apenas esses dois campos.

Dessa forma, o CT-e multimodal, é estruturalmente comparável a um CT-e de outro modo de transporte, visto que a estrutura genérica do CT-e é idêntica e a estrutura específica composta de apenas duas informações necessárias e obrigatórias, o registro do OTM na ANTT e a informação se o CT-e multimodal é negociável ou não-negociável.

Para a emissão do CT-e multimodal, todas as informações pertinentes que se encontram na estrutura genérica devem ser preenchidas de acordo com ENCAT (2012), assim como as informações da estrutura específica do multimodal. Ressalta-se que todas as notas fiscais, quando houver, dos produtos transportados devem ser referenciadas no CT-e multimodal.

Com a entrega da carga e a emissão do CT-e multimodal o contrato de transporte multimodal de cargas tem eficácia. A partir desse momento, conforme a Lei n° 9.611 de 1998, todos os documentos relacionados ao transporte multimodal devem ser emitidos em nome do OTM, visto que ele é o responsável por toda a operação. Dessa forma, ao se realizar a prestação de um serviço, seja subcontratando ou realizando por meios próprios, o OTM será sempre indicado como o tomador do serviço.

Verifica-se, portanto, que o modelo do CT-e multimodal é relativamente simples, tendo em vista que o sistema do CT-e já está desenvolvido. O documento, entretanto, precisa de vinculação com os demais documentos que serão utilizados durante a prestação do serviço de transporte multimodal de cargas. Dentre esses serviços podem ocorrer a prestação de serviços correlatos ao transporte multimodal e deve ocorrer a prestação do transporte por pelo menos dois modos.

Conforme comentado neste capítulo, a vinculação dessas prestações de serviço tornou-se possível a partir do desenvolvimento dos eventos, que marcam o CT-e multimodal após a sua emissão. No CT-e multimodal, portanto, haverá um tipo de marcação automática e outro de iniciativa do próprio OTM.

A marcação automática do evento ocorre na emissão do CT-e específico de um modo por meio de uma vinculação ao CT-e multimodal.

Para que isso ocorra, o OTM deve informar à empresa transportadora emitente do CT-e específico que o serviço prestado caracteriza um transporte multimodal de cargas, informando ainda o código de acesso ao CT-e multimodal ou o respectivo

código de barras. Munido dessas informações, o emitente do CT-e responsável pelo transporte de um determinado trecho, incluirá como documento originário da prestação do serviço o CT-e multimodal. Ao incluir o CT-e multimodal como documento originário do CT-e de um trecho específico, automaticamente cria-se um evento no CT-e multimodal vinculando esse documento.

Verifica-se que dessa forma, não há necessidade de informar todas as notas fiscais das mercadorias, visto que as mesmas estão referenciadas no CT-e multimodal. Dessa forma, o OTM tem a possibilidade de realizar a consolidação da carga.

A vinculação entre o CT-e específico de um modo e o CT-e multimodal deve servir também para repassar automaticamente as informações semelhantes entre os dois documentos. Ou seja, as informações existentes no CT-e multimodal que sejam úteis para o CT-e de determinado modo de transporte devem ser transferidas para esse segundo documento, como por exemplo, os dados do OTM, as características das cargas, o seguro contratado etc. Essa transferência automática evita erros e agiliza o processo, como comentado por COM (2003).

Nota-se, entretanto, que uma seleção de informações presentes no CT-e multimodal será diferente e outra não será necessária nos CT-e específicos. Ressalta-se que as informações do OTM constam nos campos relacionados ao emissor do CT-e multimodal, mas ele deverá ser o tomador no CT-e específico.

O remetente e o destinatário da carga, por sua vez, estão presentes na nota fiscal e no CT-e multimodal, portanto, não há necessidade de preenchimento dessas informações no CT-e específico, podendo manter esses campos em branco.

Já os expedidores/entregadores e os recebedores das cargas podem variar de acordo com a operação definida pelo OTM, sendo que eles poderão ser outro transportador, o próprio OTM ou um prestador de um serviço correlato. Da mesma forma, a data prevista de entrega da mercadoria de cada trecho é diferente da acordada no CT-e multimodal.

Soma-se ainda que uma seleção de informações de cada modo seja obrigatória de acordo com legislação específica que rege esse modo de transporte. Algumas dessas informações podem estar presentes na estrutura genérica do CT-e, portanto devem ser preenchidas corretamente.

Consequentemente, além das informações semelhantes entre o CT-e multimodal e o CT-e de cada modo, existem as informações específicas, que estão presentes na estrutura específica do CT-e. Essas, por sua vez, também devem ser preenchidas de

acordo a legislação que rege o modo de transporte contratado.

Deve-se ter em mente que ao se vincular um CT-e de um modo de transporte ao CT-e multimodal, significa que as informações presentes no documento eletrônico de um determinado modo de transporte fazem parte também do CT-e multimodal. Ou seja, qualquer informação presente no CT-e de um modo específico está presente também no CT-e multimodal desde que ocorra o vínculo entre eles.

Além da transferência das informações semelhantes entre o CT-e multimodal para o CT-e específico de um modo de transporte, a vinculação entre os documentos eletrônicos gera o evento automático que marca o CT-e multimodal, informando que em certo trecho foi realizado o transporte por um determinado modo.

Nota-se que a importância da vinculação do CT-e específico ao multimodal também está relacionada à verificação de que o transporte multimodal de cargas está compatível com a Lei n° 9.611 de 1998 e com ONU (1980), ou seja, o transporte ocorreu por dois ou mais modos diferentes. Dessa forma, cada vez que ocorrer um evento marcando o CT-e multimodal indicando que ocorreu o transporte por um determinado modo, torna-se possível averiguar se houve a realização de um transporte em outro modo diferente vinculado ao CT-e multimodal.

Por esse motivo, outro evento automático deve ocorrer assim que for constatado que mais de um modo de transporte for utilizado entre a origem e o destino, apresentando a informação que o CT-e multimodal representa de fato um transporte multimodal de cargas conforme determina a Lei n° 9.611 de 1998.

Da mesma forma, se houver o encerramento do CT-e multimodal sem a vinculação de mais de um modo de transporte, constata-se que esse transporte realizado entre a origem e o destino possui evidências de descumprimento da Lei n° 9.611 de 1998 e, portanto, é passível de fiscalização e de penalização pela ANTT, que é a agência reguladora responsável pelo transporte multimodal de cargas, conforme comentado no Capítulo 3 desta dissertação.

Vale lembrar que o transporte multimodal de cargas não se restringe à prestação do serviço de transporte intermunicipal e interestadual de cargas, mas também inclui os serviços correlatos e o serviço de transporte intramunicipal. Esses serviços são passíveis, principalmente, de ISS e são de responsabilidade dos Municípios, conforme disposto no Capítulo 3.

Os serviços correlatos e o serviço de transporte intramunicipal podem ser evidenciados por um contrato entre as partes ou pela nota fiscal de serviço, sendo que

cada Estado ou Município pode criar o seu modelo de nota fiscal, seja ele eletrônico ou em papel.

Exemplos de notas fiscais eletrônicas podem ser encontrados no Estado de São Paulo que existe a Nota Paulista, na cidade do Rio de Janeiro com a Nota Carioca e no Distrito Federal com a Nota Legal. Ressalta-se ainda que cada uma dessas notas fiscais possa abranger apenas a prestação de serviços ou englobar a venda de produtos.

Tendo em vista que cada Estado ou Município pode possui um modelo próprio de nota fiscal das prestações de serviços correlatos, deve-se criar um evento em que o OTM vincule tais documentos no CT-e multimodal.

Esse evento é de responsabilidade do OTM visto que o ele é o responsável por toda a operação de transporte multimodal de cargas, da origem ao destino, incluindo a subcontratação de serviços, quando ocorrer. Portanto, o OTM, como emissor do CT-e multimodal, deverá vincular esses documentos relacionados às prestações de serviços correlatos ao transporte multimodal de cargas ao CT-e multimodal.

O evento de responsabilidade do OTM não precisa conter todas as informações presentes nesse documento, basta vinculá-lo ao CT-e multimodal que todas as informações presentes nele farão parte legalmente do CT-e multimodal como um serviço correlato.

Portanto, o evento deverá conter apenas três campos: um campo de preenchimento obrigatório para indicar o tipo de documento (nota fiscal, contrato etc) e seu respectivo número, se houver; um segundo campo para evidenciar o valor dos tributos cobrados nesse documento; e um terceiro e último campo de conteúdo livre e de preenchimento facultativo para o OTM fazer algum comentário pertinente. Nesse terceiro campo, por exemplo, o OTM pode informar que houve atraso em determinado trecho devido à greve, se houve alguma avaria verificada em certo momento ou para descrever o tipo de contrato realizado. Vale ressaltar que não há necessidade de incluir o valor da prestação do serviço nem o nome das partes visto que o documento ao ser vinculado já faz parte do CT-e multimodal com todas as suas informações.

Dessa forma, nota-se que todos os documentos que evidenciam as operações que o OTM realizou ou subcontratou estão vinculados e, consequentemente, presentes no CT-e multimodal.

Para finalizar o modelo de CT-e multimodal, ao se encerrar a prestação do serviço de transporte multimodal de carga, deve-se criar um evento automático que calcule o valor aproximado correspondente à totalidade dos tributos federais, estaduais e

municipais para cumprir com o que determina a Lei n° 12.741 de 2012. Esse evento somará os impostos presentes no campo específico de cada evento que o OTM vinculou um documento e o adicionará ao valor total do ICMS presente no CT-e multimodal. Ou seja, o valor total dos tributos será o valor do ICMS presente no CT-e multimodal somado aos valores dos tributos de todos os serviços correlatos, conforme discuto no Capítulo 4 desta dissertação.

Ressalta-se que o valor dos tributos (ICMS) referentes aos CT-e de cada modo de transporte não fazem parte desse cálculo porque a sua somatória será sempre inferior ao valor do ICMS presente no CT-e multimodal além do fato de que esse tributo segue o Princípio da Não-Cumulatividade e da proibição legal da bitributação, conforme explicado nos Capítulos 3 e 4 desta dissertação.

Nota-se, portanto, que o CT-e multimodal desenvolvido nesse tópico segue as determinações da Lei n° 9.611 de 1998 e da ONU (1980), representando um documento único de transporte, realizado entre o OTM e o expedidor, entre a origem e o destino, incluindo a prestação do serviço de transporte de carga por dois ou mais modos de transporte e as prestações dos serviços correlatos.

5.2.3. Alteração no Ajuste SINIEF n° 09/07

Para viabilizar a implementação do modelo desenvolvido para o CT-e multimodal de cargas, deve-se alterar o Ajuste SINIEF n° 09/07, incluindo o CTMC como um dos documentos substituídos pelo CT-e. Portanto na Cláusula Primeira deve-se acrescentar o inciso VII referenciando-o ao CTMC.

Ainda na Cláusula Primeira do Ajuste SINIEF n° 09/07, deve-se acrescentar as informações relacionadas à operação do transporte multimodal de cargas. Deixando claro que na prestação de serviço de transporte multimodal de cargas, deverá ser emitido o CT-e multimodal em substituição ao CTMC, sem prejuízo da emissão dos documentos dos serviços vinculados à operação de transporte multimodal de cargas.

Essa é uma forma de explicitar que todos os documentos de transporte deverão ser emitidos, sejam eles relacionados à prestação de serviço de transporte de carga de um determinado modo ou às prestações de serviços correlatos ao transporte multimodal de cargas.

Deve-se ainda evidenciar na Cláusula Primeira que os documentos dos serviços vinculados à operação de transporte multimodal de cargas devem ser referenciados ao

CT-e multimodal.

Essa referência poderá ser por meio de eventos automáticos ou gerados pelo OTM, conforme comentado neste Capítulo.

A Cláusula Segunda apresenta as definições de expedidor e recebedor. Sugere-se, entretanto, trocar o termo expedidor por entregador, evitando assim a confusão do termo com o adotado internacionalmente. Dessa forma, entregador, para fins do CT-e, seria aquele que entregar a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte.

Uma nova Cláusula deve ser acrescentada no Ajuste SINIEF n° 09/07 indicando que no caso de serviço vinculado a uma operação de transporte multimodal de cargas, a chave de acesso do CT-e multimodal a que está vinculado deve ser informada no CT-e do modo de transporte específico, em substituição aos dados relativos à carga transportada.

Dessa forma torna-se obrigatório que o emissor de um CT-e de um modo específico referencie o CT-e multimodal, quando se tratar de uma prestação de serviço vinculado ao transporte multimodal de cargas.

Acrescenta-se a essa nova cláusula, que fica dispensado o preenchimento dos campos destinados ao remetente e ao destinatário. O que torna possível realizar a consolidação da carga pelo OTM.

Uma segunda Cláusula deve ser criada no Ajuste SINIEF n° 09/07 dispensando a impressão do DACTE multimodal para fins de acompanhar a carga.

Tal dispensa se justifica, pois as informações do transporte necessárias para fins operacionais e para fins de fiscalização estão presentes nos CT-e de cada modo de transporte, sendo desnecessário o trânsito de dois documentos impressos que possuem informações semelhantes e outras que colocam em risco o sigilo comercial da operação do OTM.

As alterações do Ajuste SINIEF n° 09/07 apresentadas neste tópico são suficientes e necessárias para dar legalidade ao modelo desenvolvido do CT-e multimodal. Tais alterações devem ser aprovadas e publicadas pelo CONFAZ.

5.3. A solução dos entraves

No Capítulo 4 desta dissertação, apresentaram-se uma seleção de entraves que dificultavam ou impediam a emissão do CTMC para o transporte multimodal de cargas doméstico. Alguns desses entraves foram analisados e apresentaram-se interpretações

que os solucionavam no próprio Capítulo 4. Outros, entretanto, não tinham solução aplicável a um documento emitido em papel ou por alguma determinação presente no texto do regulamento, por esse motivo eles foram apenas discutidos.

Neste tópico, portanto, serão apresentados os entraves solucionados apenas com a emissão do modelo eletrônico de CTMC doméstico, ou seja, com o desenvolvimento do modelo do CT-e multimodal apresentado neste Capítulo e o entrave solucionado com a alteração do texto do Ajuste SINIEF n° 06/03.

5.3.1. Solução de entraves com o desenvolvimento do CT-e multimodal

O tópico 4.2 desta dissertação argumentou sobre a exclusão do transporte intramunicipal na prestação do serviço de transporte multimodal de cargas de acordo com o Ajuste SINIEF n° 06/03. Essa exclusão poderia interferir na operação do transporte multimodal de cargas visto que o trecho intramunicipal poderia representar o único modo de transporte diferente em todo o percurso acobertado pelo CTMC.

Nota-se que o modelo apresentado para o CT-e multimodal soluciona tal entrave no momento em que se desenvolveu a possibilidade do OTM vincular documentos correlatos à prestação do serviço de transporte intramunicipal. Dessa forma, o OTM geraria um evento, indicando o nome e o número do documento referente a essa prestação de serviço, o valor do tributo e no campo de preenchimento livre poderia indicar que se trata de uma prestação de transporte intramunicipal de um determinado modo.

Dessa forma, no encerramento do CT-e multimodal, ocorreria o evento automático indicando que o CT-e multimodal não apresentou a confirmação de que o transporte ocorreu por pelo menos dois modos diferentes, portanto, possivelmente estaria em desacordo com a Lei n° 9.611 de 1998. Nesse caso, a critério da ANTT, o CT-e poderia ser fiscalizado e se comprovaria que houve o transporte intramunicipal e que ele foi realizado em um modo de transporte diferente, conforme determinam as legislações nacional e internacional.

O tópico 4.4, por sua vez, discute sobre a dificuldade de identificação dos modos de transporte, das transportadoras e dos veículos a serem utilizados antes do início da prestação do serviço. Esse entrave é solucionado com a criação do evento automático que vincula o CT-e de um trecho específico ao CT-e multimodal, onde o primeiro passa a fazer parte do segundo. Dessa forma, as informações da estrutura específica de cada

modo estão incluídas no CT-e multimodal.

O tópico 4.6, que apresenta a confusão relacionada à destinação das vias de cada um dos conhecimentos de transporte, perde seu objeto a partir do momento em que os conhecimentos de todos os modos passam a ser eletrônico (CT-e) e, consequentemente, não possuem vias. Os agentes envolvidos no processo que necessitam desse documento, por sua vez, recebem a chave de acesso do CT-e e passam a ter o documento eletrônico para os devidos fins.

A via de cada conhecimento de transporte que era entregue ao destinatário e servia como comprovante de entrega passa a ser substituída pela entrega da chave de acesso do CT-e e pelo encerramento da prestação do serviço de transporte por meio da geração de um evento.

Da mesma forma que o CT-e de cada modo de transporte não possui vias, o CT-e multimodal não possuirá.

O tópico 4.8 apresenta a argumentação sobre o entrave relacionado à ausência de vinculação das prestações de serviços passíveis de ISS de acordo com o Ajuste SINIEF n° 06/03. Da mesma forma que o evento de responsabilidade do OTM soluciona o entrave da prestação do serviço de transporte intramunicipal, o evento também soluciona a vinculação de cada documento que representa um serviço correlato vinculado ao transporte multimodal de cargas. O OTM deve gerar um evento indicando o nome do documento e seu respectivo número, o valor do tributo e, se desejável, alguma informação dessa prestação de serviço.

Vale lembrar que como o documento vinculado passa a fazer parte do CT-e multimodal, suas informações também serão, portanto, caso ocorra alguma avaria e esteja discriminada nesse documento, entende-se que essa informação também está descrita no CT-e multimodal. O OTM, portanto, poderá lançar no campo de preenchimento livre do evento tal informação, mas isso não é requisito necessário para evidenciar que houve avaria, visto que a informação já faz parte do CT-e multimodal a partir do momento em que é vinculado.

5.3.2. Solução de entrave com a alteração do Ajuste SINIEF n° 06/03

Dentre os entraves apresentados no Capítulo 4, o único que não teve uma solução apresentada para o transporte multimodal de cargas doméstico está relacionado ao sigilo comercial, presente no tópico 4.7. O sigilo comercial é crucial para que os

OTM tenham interesse de operar sem por em risco o seu segredo comercial.

Nota-se que é simples a solução eletrônica desse entrave por meio do CT-e, entretanto somente é válida com o acompanhamento da alteração do Ajuste SINIEF n° 06/03.

Como forma de solucionar o entrave do sigilo comercial do OTM, o sistema de consulta do CT-e multimodal por meio da chave de acesso será possível visualizando apenas o conteúdo do CT-e multimodal que recebeu a autorização de uso e a informação de que há eventos a ele relacionados. Não deve ser possível visualizar o conteúdo dos documentos desses eventos.

Por exemplo, um trecho de determinado modo de transporte subcontratado pelo OTM será apresentado na consulta do CT-e multimodal como evento gerado automaticamente relacionado ao transporte de um trecho. Não será possível visualizar o trecho que foi contratado, a empresa, o modo de transporte, o valor do frete ou qualquer outra informação disposta nesse documento. Portanto, o evento automático não pode referenciar a chave de acesso desse documento.

O evento gerado pelo OTM, para vincular um documento referente à prestação de um serviço correlato também será visível apenas a informação de que esse evento ocorreu, ou seja, que houve um evento gerado pelo OTM. Não deve apresentar o nome, o número, o tributo ou o campo de preenchimento livre.

Dessa forma, qualquer agente atuante no sistema que tenha a chave de acesso do CT-e multimodal não conseguirá visualizar as informações comerciais do OTM.

Para que esse procedimento siga em conformidade com a regulamentação tributária, entretanto, a alínea b do inciso I do Art. 42-F do Ajuste SINIEF n° 06/03 deve ser revogado.

> "Art. 42-F. Quando o Operador de Transporte Multimodal - OTM utilizar serviço de terceiros, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:
> I - o terceiro que receber a carga:
> (...)
> b) anexará a 4ª via do conhecimento de transporte emitido na forma da alínea anterior, à 4ª via do conhecimento emitido pelo OTM, os quais acompanharão a carga até o seu destino;" (Ajuste SINIEF n° 06/03)

Essa alínea determina explicitamente que o destinatário da carga tenha acesso a uma via de todos os CT-e emitidos durante a prestação do serviço de transporte

multimodal de cargas. Dessa forma, ele terá todas as informações da operação do OTM e, consequentemente, os segredos comerciais.

Apesar de não haver vias em documentos eletrônicos, de acordo com o determinado nessa alínea, a chave de acesso de cada modo de transporte subcontratado deverá ser enviada ao destinatário da carga.

Entende-se, entretanto, que o destinatário deva receber apenas a chave de acesso do CT-e multimodal, o qual estará impedido a visualização do conteúdo de cada documento vinculado.

5.4. Contribuição desta dissertação para o desenvolvimento do CT-e multimodal

Pode-se afirmar que a pesquisa realizada nesta dissertação foi fundamental para o desenvolvimento do CT-e multimodal tendo em vista que o autor desta dissertação participa ativamente desde 2008 como membro do Projeto CT-e, representando a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Com o objetivo de compatibilizar o transporte aéreo com o transporte multimodal de cargas, a ANAC, por meio de seu representante, participa também como membro do subgrupo do CT-e multimodal.

O subgrupo do CT-e multimodal é composto por representantes das SEFAZ de Minas Gerais, de São Paulo, do Paraná e do Rio Grande do Sul, por especialistas da ANTT e da ANAC e por representantes de OTM.

Os membros do subgrupo do CT-e multimodal discutem os pontos a serem desenvolvidos – demandados pelos próprios membros ou pelos OTM –, desenvolvem as soluções necessárias e apresentam o resultado para os demais participantes do Projeto CT-e para aprovação. Posteriormente se apresenta o resultado para avaliação e contribuição dos demais representantes das empresas transportadoras.

No decorrer dos anos do Projeto CT-e, o subgrupo do CT-e multimodal teve reuniões esporádicas e entre final de 2010 e início de 2012 suspenderam-se essas reuniões. Essa medida ocorreu, principalmente, pelos seguintes motivos:

- Desconhecimento dos participantes do Projeto CT-e sobre o transporte multimodal de cargas tendo em vista sua complexidade;
- Inexistência de uma vantagem explícita – tributária – para as SEFAZ que

justificasse investir no desenvolvimento desse novo modelo de CT-e;

- Conflito de legislações e regulamentações referentes ao tema;
- Alocação dos recusos existentes para tornar obrigatório a emissão dos modelos de CT-e para os modos de transporte desenvolvidos;
- Baixa representatividade de emissão de CTMC, justificado pelos entraves apresentados no Capítulo 4 desta dissertação. Por esse motivo, parte dos membros do Projeto CT-e acreditavam que o transporte multimodal não era desejado pelo mercado;
- Desligamento de uma seleção de empresas transportadoras que participavam do subgrupo do CT-e multimodal das reuniões do Projeto CT-e;
- Impossibilidade técnica, baseada na premissa de que o CT-e não poderia ser alterado após sua emissão;
- Dificuldade no desenvolvimento de um modelo de CT-e aplicável operacionalmente ao transporte multimodal.

A suspensão dessas reuniões foi agravada no início de 2012 com a solicitação de revogação do disposto no Ajuste SINIEF nº 09/07 sobre a obrigatoriedade da emissão do CT-e multimodal, que foi publicada somente no segundo semestre pelo Ajuste SINIEF nº 14/12.

Verificou-se, portanto, que qualquer retomada das discussões sobre o CT-e multimodal deveria ser bem fundamentada para que se tornasse possível o convencimento dos participantes do Projeto CT-e da importância da criação do modelo de CT-e para o transporte multimodal de cargas no Brasil.

Tendo em vista que as pesquisas bibliográficas internacionais e nacionais apresentadas nos Capítulos 2 e 3 desta dissertação já estavam concluídas, assim como uma seleção de entraves apresentados no Capítulo 4, retomaram-se as discussões no decorrer de 2012 sobre o desenvolvimento do CT-e multimodal utilizando tais informações como forma de fundamentar cada argumentação.

Vale ressaltar que não se pode considerar que o desenvolvimento do modelo do CT-e multimodal seja de autoria própria, visto que os assuntos são apresentados no subgrupo e analisados por todos os membros. Pode-se afirmar, entretanto, que o

presente estudo foi imprescindível para o desenvolvimento desse modelo assim como a participação do autor como membro do subgrupo do CT-e multimodal.

Nota-se ainda que o desenvolvimento desta dissertação ocorreu simultaneamente com o desenvolvido pelo Projeto CT-e, por esse motivo, uma seleção de assuntos discutidos e apresentados ainda não foram implementados na prática. Outros assuntos, por sua vez, ainda não foram apresentados.

Para clarificar a contribuição desta dissertação no desenvolvimento do CT-e multimodal, desenvolveu-se a **Tabela 5.2** que apresenta o nível de participação nas discussões relacionadas ao tema.

A primeira coluna da **Tabela 5.2** apresenta o tema relevante relacionado ao transporte multimodal de cargas. As três colunas seguintes informam, respectivamente, se o tema é de iniciativa própria, se foi de iniciativa em conjunto ou se foi de iniciativa de outro membro do subgrupo. Ressalta-se, entretanto, que independentemente da iniciativa de apresentação do tema, há análise e discussão por todos os membros do subgrupo, inclusive do autor desta dissertação.

A quinta coluna da **Tabela 5.2** informa se o assunto foi apresentado para o subgrupo do CT-e. Decidiu-se incluir essa coluna, pois uma seleção das sugestões dispostas nesta dissertação ainda não foi apresentada para discussão. Essas, por sua vez, podem ser consideradas como críticas ao modelo desenvolvido até o momento ou como sugestões de melhoria.

A sexta e última coluna informa se o tema foi aprovado pelos representantes do Projeto CT-e. A aprovação do tema não significa necessariamente que ele será aplicado, pois uma seleção deles é submetida ao ENCAT e ao CONFAZ, principalmente aqueles que resultam na alteração de Ajuste SINIEF.

Tabela 5.2: Contribuições da presente dissertação para o CT-e multimodal.

	Iniciativa própria	Iniciativa em conjunto	Iniciativa de outro membro	Tema apresentado	Tema provado
Retomar o desenvolvimento do CT-e multimodal		X		X	X
Emissão do CT-e multimodal e dos CT-e específico de cada modo de transporte		X		X	X
Emissão do CT-e multimodal e isenção da emissão dos CT-e específicos de cada modo		X		X	
Incidência de ISS para o CT-e multimodal		X		X	
Incidência de ICMS para o CT-e multimodal		X		X	X
Incidência de ICMS em parte do CT-e multimodal relacionada ao transporte e de ISS na parte relacionada aos serviços correlatos		X		X	
Inclusão dos serviços correlatos à prestação do serviço de transporte multimodal	X			X	X
Nessessidade de alterar o CT-e multimodal posteriormente à sua emissão		X		X	X
Criação do conceito e estrutura dos eventos			X	X	X
Evento automático de vinculação do CT-e específico ao CT-e multimodal por meio da chave de acesso			X	X	X
Evento de competência do OTM para vincular os serviços correlatos	X			X	X
Desenvolvimento da estrutura específica do CT-e multimodal		X		X	X
O OTM deve ser o tomador do serviço nas prestações de serviços contratadas após a emissão do CT-e multimodal	X			X	X
Referenciar as notas fiscais dos produtos apenas no CT-e multimodal, possibilitando a consolidação da carga		X		X	X
Transferência automática entre as informações presentes no CT-e multimodal para os CT-e específicos de cada modo	X				

	Iniciativa própria	Iniciativa em conjunto	Iniciativa de outro membro	Tema apresentado	Tema provado
Considerar que as informações presentes em um CT-e específico ou em um documento de serviço correlato fazem parte do CT-e multimodal desde que ocorra a vinculação por meio de evento		X		X	X
Evento automático que valida o transporte multimodal de cargas quando ocorrer a utilização de dois ou mais modos de transporte	X				
Evento automático que indica que há evicências de que o transporte da origem ao destino utilizou apenas um único modo de transporte, contradizendo a Lei nº 9.611 de 1998	X				
Evento automático que soma o total de tributos dos documentos vinculados	X			X	
Inclusão de serviços correlatos realizados antes da emissão do CTMC			X	X	X
Alteração do termo “expedidor” no Ajuste SINIEF nº 09/07 para “entregador”	X				
Reinclusão do transporte multimodal de cargas no Ajuste SINIEF nº 09/07		X		X	X
Tornar possível o não preenchimento do remetente e do destinatário no CT-e específico vinculado ao CT-e multimodal		X		X	X
Dispensa na impressão do DACTE do CT-e multimodal para acompanhar a carga		X		X	X
Eliminação das vias dos CT-e, que compromente o sigilo comercial	X			X	X
Restrição das informações visíveis eletronicamente de cada serviço prestado pelo OTM ou subcontratado por ele e seus respectivos valores		X		X	X

Fonte: Elaboração própria.

Nota-se que a **Tabela 5.2** apresenta 25 temas relevantes para o desenvolvimento do CT-e multimodal. De todos os temas, 9 são de iniciativa própria, mas a maioria teve a iniciativa conjunta, principalmente com os especialistas da ANTT. Isso se justifica, pois os assuntos surgiam em conversas informais e posteriormente eram apresentados

ao subgrupo do CT-e multimodal. Dessa forma não é possível determinar a autoria a um único representante.

Verifica-se, portanto, a relevância da presente dissertação para o desenvolvimento do CT-e multimodal, assim como a contribuição ativa do seu autor.

Nota-se também um elevado índice de temas apresentados para o subgrupo do CT-e multimodal que foram aprovados pelo Projeto CT-e. Isso se justifica, pois o subgrupo do CT-e multimodal tenta esgotar as discussões para posteriormente sujeita-los à aprovação.

5.5. A interface dos agentes de carga aérea e a operação multimodal de cargas

Conforme apresentado no Capítulo 2 desta dissertação, FIATA (2004) definiu o termo agente de carga como o prestador de serviços de qualquer natureza relacionados com o transporte (por um ou mais modo), a consolidação, o armazenamento, o manuseio, a embalagem ou a distribuição dos produtos, bem como os serviços acessórios e de consultoria em relação ao mesmo, incluindo as questões aduaneiras e fiscais, a declaração das mercadorias para fins oficiais, a aquisição de seguro das mercadorias e de recolha ou aquisição de pagamento ou documentos relativos às mercadorias. Os serviços de um agente de carga incluem também serviços de logística com informações modernas e tecnologias da informação em conexão com o transporte, manuseio ou armazenagem de mercadorias, e de uma maneira geral, a gestão da cadeia de suprimento. Essas ações podem ser adaptadas para atender a uma aplicação flexível dos serviços prestados.

Os agentes de carga organizam a cadeia de transportes de um determinado envio que pode ocorrer por diferentes modos de transporte até a entrega no destino final. Os agentes de carga que intermediam o transporte de carga pelo modo aéreo também são chamados de agentes de carga aérea.

IATA (2011) define como agência de carga aérea a empresa dedicada e expedir carga e que está autorizada pela Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) a atuar em nome ou representar a empresa aérea que também seja membro da IATA.

Os agentes de carga aérea, por sua vez, podem ser autorizados diretamente pela empresa aérea, desde que solicitados e previamente investigados pela própria transportadora. Dessa forma, podem atuar em nome da empresa aérea, podendo

promover, captar e adequar a carga para o transporte aéreo internacional incluindo a emissão da documentação necessária (IATA. 2011).

Nota-se, portanto, que, para atuar como agente de carga aérea internacional em empresas aéreas filiadas à IATA, os agentes de carga aérea também devem se filiar à IATA. Essa obrigatoriedade não é baseada em determinação legal, trata-se de uma imposição comercial do mercado internacional.

O transporte de carga realizado pelos agentes de carga aérea representa 90% do total embarcado no mercado internacional (DECHTER, 2008). Ainda segundo DECHTER (2008), tal participação dos agentes de carga perdura pelos últimos 30 anos, apesar das mudanças técnicas e operacionais ocorridas nesse período. IGLESIA (2003) afirma que 85% do transporte de carga internacional pelo modo aéreo ocorrem por intermédio do agente de carga aérea registrado na IATA. Nota-se que esses valores representam uma quantidade expressiva do total da carga transportada e da real utilização do agente de carga aérea como intermediário entre o cliente e o transportador.

5.5.1. Operação dos agentes de carga aérea

Comumente associa-se o agente de carga aérea àquele responsável pela consolidação e pela desconsolidação da carga, incluindo a documentação fiscal. A consolidação tem como princípio a reunião de vários volumes menores em um único maior para facilitar a movimentação, a armazenagem e o transporte.

A desconsolidação é o inverso, o agente de carga aérea recebe uma carga consolidada e a desconsolida, encaminhando a encomenda a seu destinatário. Com isso, o sistema de transporte de carga se torna mais eficaz e, consequentemente, ocorre a redução dos custos associados, principalmente no que trata do valor do frete junto à empresa aérea.

Para realizar a consolidação da carga, o agente de carga aérea emitia um conhecimento aéreo em papel da origem ao destino e entregava esse documento ao seu cliente.

Posteriormente, o agente de carga aérea realizava, por meios próprios ou contratando outro agente de carga, o transporte terrestre da carga consolidada até o aeroporto para ser entregue à empresa aérea e ocorrer de fato o transporte da carga pelo modo aéreo.

A empresa aérea, por sua vez, emitia outro conhecimento aéreo em papel, que

evidenciava o contrato de transporte conforme determina a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Após o transporte aéreo finalizado, no aeroporto de destino, o agente de carga aérea retirava a carga no aeroporto, por meios próprios ou contratando outro agente de carga, para realizar a entrega ao destinatário, conforme definido no conhecimento aéreo emitido por ele no início da prestação do serviço.

Verifica-se que a operação realizada pelos agentes de carga aérea é similar à operação do OTM. Ambos emitem um único conhecimento de transporte para o cliente da origem ao destino, se responsabilizam pela operação logística da carga durante todo o trajeto e realizam o transporte por mais de um modo, visto que por questões operacionais, o transporte aéreo tende a depender da intermodalidade, conforme comentado no Capítulo 2 desta dissertação.

A diferença entre o agente de carga aérea e o OTM, além da emissão de conhecimentos de transporte diferentes, é que a Lei n° 9.611 de 1998 responsabiliza o OTM perante as perdas, os danos e os atrasos à carga, garantido o direito de regresso. O agente de carga aérea, por sua vez, não possui lei específica que o rege, portanto a prestação de serviço por ele realizado é intermodal e as responsabilidades perante as perdas, os danos e os atrasos são regidas pelo modo de transporte em que ocorreu.

Vale ressaltar que as agências de carga aérea emitiam o conhecimento aéreo por uma questão de *marketing*, ou seja, vendiam o transporte da origem ao destino como se fosse transporte aéreo, sendo que na verdade havia trechos que eram terrestres. Evidenciava ao cliente, dessa forma, que o transporte seria realizado pelo modo aéreo e, consequentemente, teria um tempo de entrega mais curto o que justificaria a cobrança de um valor mais elevado pelo frete.

Ressalta-se, entretanto, que de acordo com o CBA, pelo contrato de transporte aéreo, o empresário é obrigado a transportar carga, encomenda ou mala postal por meio de aeronave, mediante pagamento. O CBA ainda deixa claro que o empresário como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Nota-se que o agente de carga aérea não é o transportador, visto que não precisa ser proprietário ou explorador de aeronave. Consequentemente não realiza o contrato de transporte aéreo, que por sua vez é evidenciado pelo conhecimento aéreo.

Essa afirmação pode ser evidenciada quando o CBA informa que a execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em

aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.

Ou seja, o contrato de transporte aéreo ocorre com origem em um aeroporto e destino em outro aeroporto, diferentemente do que ocorre com o conhecimenteo aéreo emitido pelo agente de carga aérea.

5.5.2. Operação dos agentes de carga aérea após o CT-e

Com o desenvolvimento do CT-e para o modo aéreo, as empresas transportadoras, que são os emissores do documento eletrônico, passaram a se cadastrar junto às SEFAZ para terem acesso ao sistema.

Tendo em vista que o Projeto CT-e foi realizado em conjunto com uma seleção de Órgãos da Administração Pública, as SEFAZ verificaram a necessidade adequar os seus registros com os registors das agências reguladoras do seguimento de transporte. Dessa forma, o cadastro para emissão do CT-e ficou restrito apenas às empresas devidamente autorizadas ao transporte de cada modo, impedindo assim que uma empresa aérea, por exemplo, conseguisse emitir um documento para o transporte dutoviário ou ferroviário.

As agências de carga aérea, por não serem empresas aéreas, não possuem tal registro na ANAC. Dessa forma, passaram a ter dificuldades para realizar suas operações, visto que não conseguem emitir o CT-e do modo aéreo.

Atualmente, as agências de carga aérea estão se cadastrando nas SEFAZ como empresas transportadoras rodoviárias para conseguir emitir o CT-e rodoviário, mas dessa forma, o *marketing* de suas operações é afetado de forma negativa e, consequentemente, o valor cobrado para realizar o agenciamento da carga.

As agências de carga aérea tendem a se cadastrar como empresas transportadoras rodoviárias visto que os requisitos junto à ANTT são mais simples e menos onerosos do que se tornarem uma empresa aérea junto à ANAC.

Com a implementação do CT-e multimodal, as agencias de carga aérea tenderão a se regularizar como OTM junto à ANTT para conseguirem emitir o documento eletrônico que se adéqua à realidade de suas operações.

Com o registro junto à ANTT e a autorização para acesso ao sistema do CT-e junto às SEFAZ, as agências de carga aérea, agora OTM, emitirão o CT-e multimodal e poderão realizar o transporte multimodal da origem ao destino de acordo com a Lei n°

9.611 de 1998 e sem afetar negativamente o *marketing* de suas operações.

5.6. Considerações finais

O presente Capítulo teve como objetivo desenvolver um modelo de CT-e aplicável ao transporte multimodal de cargas, que substituísse o atual CTMC e que solucionasse os entraves que dificultam a emissão desse documento em papel.

Este Capítulo iniciou apresentando o funcionamento do Projeto CT-e, que tem como objetivo substituir a emissão dos conhecimentos de transporte doméstico de todos os modos tradicionalmente emitidos em papel por um modelo eletrônico padronizado. Participam do Projeto CT-e Órgãos da Administração Pública e empresas relacionados com o transporte de carga.

Em seguida desenvolveu-se o modelo de documento eletrônico que deve substituir o CTMC. Entitulado CT-e multimodal, o documento é baseado em uma estrutura genérica, comum aos demais modos de transporte, e uma específica do multimodal. Apresentaram-se os eventos automáticos e o evento gerado pelo OTM necessários para a aplicação do CT-e multimodal.

Explicou-se como o CT-e multimodal soluciona uma seleção de entraves que inicialmente impediam ou dificultavam a emissão do CTMC. Dentre os entraves, ressalta-se que a solução para a quebra de sigilo comercial está relacionada à revisão do Ajuste SINIEF n° 06/03. Os demais entraves são solucionados pelo próprio modelo do CT-e multimodal.

Evidenciaram-se as contribuições desta dissertação para o desenvolvimento do CT-e multimodal. Para finalizar, foi apresentada a interface do transporte multimodal de cargas no Brasil com a atuação das agências de carga aérea, demonstrando como esse documento solucionará a dificuldade legal existente na operação dessas empresas.

6. CONCLUSÕES E SUGESTÕES

Com base no disposto nesta dissertação, pode-se concluir que a pesquisa alcançou os objetivos iniciais de identificar e propor possíveis soluções para os entraves legais e regulatórios na emissão do CTMC, assim como de desenvolver um modelo de documento adequado à realidade regulatória brasileira.

Realizou-se no Capítulo 2 uma intensa revisão bibliográfica aprofundando o assunto para a elaboração desta dissertação. Essa pesquisa teve como objetivo apresentar o embasamento teórico e evolutivo sobre o transporte multimodal de cargas no mundo.

Primeiramente conceituou-se o transporte multimodal de cargas com base na Convenção de Genebra de 1980. Dessa forma foi possível diferenciá-lo de transporte intermodal e de transporte combinado. Em seguia apresentou-se o histórico internacional de evolução do tema, o que evidenciou os esforços para se estabelecer um acordo internacional que regesse o transporte multimodal de cargas.

Elencou-se uma seleção de acordos realizados por blocos econômicos que tiveram o intuito de normatizar e viabilizar o transporte multimodal internacional de cargas entre seus países membros. Por fim, apresentou-se uma visão geral dos regulamentos vigentes em uma seleção de países.

O Capítulo 3 apresentou a Lei n° 9.611 de 1998, legislação brasileira que internalizou o transporte multimodal de cargas, relacionando-a com legislações e regulamentos que a operacionalizaram.

Comentaram-se sobre os caráteres contratual, operacional e fiscal dos conhecimentos de transporte. Dessa forma foi possível evidenciar que um mesmo documento possui interfaces com diferentes esferas da administração pública ligadas ao transporte de carga e, consequentemente, ao transporte multimodal de cargas.

Abordou-se o Direito Tributário e sua influência no setor de transporte, principalmente ao que se refere ao transporte multimodal de cargas.

O Capítulo 4, por sua vez, realizou um levantamento e uma análise crítica dos entraves que dificultam a emissão do CTMC no Brasil, levando-se em consideração, principalmente, o disposto no Ajuste SINIEF n° 06/03.

Apresentaram-se três possíveis interpretações sobre o imposto aplicado ao transporte multimodal de cargas. A primeira seria a incidência do ICMS sobre toda a

pretação de serviço de transporte multimodal, a segunda seria a não incidência de ICMS na prestação dos serviços correlatos e a terceira seria a incidência de ISS sobre toda a operação multimodal. O texto apresenta também o posicionamento das SEFAZ e o posicionamento sugerido pelo autor, que são compatíveis com a primeira interpretação.

Comentaram-se a exclusão do transporte dentro dos Municípios e a inclusão do transporte internacional no Ajuste SINIEF n° 06/03 e suas consequências para o transporte multimodal de cargas no Brasil.

Abordou-se a obrigatoriedade de informar os modos de transporte, as transportadoras subcontratadas e os veículos usados antes do início da prestação do serviço de transporte multimodal.

Teceram-se comentários sobre o disposto na regulamentação brasileira em se tratando da emissão do conhecimento de transporte de cada trecho, assim como a destinação das vias desses documentos, inclusive sobre a possível quebra de sigilo comercial.

Comentaram-se ainda sobre a ausência de vinculação dos serviços das prestações de serviços passíveis de ISS, que não foram abordados no Ajuste SINIEF n° 06/03, e sobre a inclusão de serviços correlatos realizados antes da emissão do CTMC no contrato de transporte multimodal, como a coleta da carga.

Para finalizar, o Capítulo 5 apresentou o desenvolvimento de um modelo de documento eletrônico, intitulado CT-e multimodal, aplicável ao transporte multimodal de cargas na realidade regulatória brasileira. O CT-e multimodal, conforme apresentado, substitui o atual CTMC e soluciona os entraves que dificultam a emissão desse documento em papel.

Explicou-se o funcionamento do Projeto CT-e, grupo composto por órgãos da administração pública e da iniciativa privada, responsável pelo desenvolvimento do CT-e multimodal.

Apresentou-se a estrutura e o funcionamento do CT-e multimodal, assim como a solução de uma série de entraves que inicialmente impediam ou dificultavam a emissão do CTMC.

Evidenciaram-se as contribuições desta dissertação para o desenvolvimento do CT-e multimodal, ressaltando que não se pode considerá-lo como de autoria própria.

Pode-se afirmar, entretanto, que o presente estudo foi imprescindível para o desenvolvimento desse modelo assim como a participação do autor.

Destacou-se ainda a interface do transporte multimodal de cargas no Brasil com a atuação das agências de carga aérea.

Encontrou-se dificuldade na realização deste projeto em encontrar pesquisas acadêmicas que tratassem do transporte multimodal de cargas no Brasil e no mundo. Verificou-se dificuldade também ao pesquisar bibliografia relacionada ao Direito Tributário aplicado à prestação do serviço de transporte intermunicipal e interestadual de carga. Ressalta-se que há uma série de publicações que tratam da aplicação do ICMS, mas estão basicamente focadas na circulação de mercadorias e não no transporte.

A principal dificuldade, entretanto, foi na baixa representatividade de emissão de CTMC, pelos OTM, que evidenciasse de fato o contrato de transporte multimodal de cargas no Brasil. A dificuldade de emissão do CTMC está devidamente justificada nesta dissertação, tendo em vista os entraves apresentados. A baixa representatividade de emissão de CTMC, entretanto, tornou inviável a realização de pesquisas em OTM que efetivamente realizassem o transporte multimodal de cargas, o que poderia enriquecer o estudo.

Com a implementação do CT-e multimodal baseado na realidade regulatória brasileira, tornar-se-á possível o início, de fato, da operação de transporte multimodal de cargas no Brasil. Ressalta-se que, a partir do seu início, possivelmente surgirão novos entraves o que implica na necessidade de um processo contínuo de verificação para a eficiência do sistema.

Sugere-se, portanto, que se realizem estudos de acompanhamento baseados nas emissões dos CT-e multimodal a fim de avaliar a sua aplicabilidade e de apresentar propostas de solução para os possíveis novos entraves.

Tendo em vista que a presente dissertação se ateve ao transporte multimodal de cargas em âmbito nacional, sugere-se também a realização de pesquisas para diagnosticar o transporte multimodal internacional de cargas, principalmente nos blocos econômicos que o Brasil é signatário.

Ainda há muito o que ser feito para que o transporte multimodal de cargas no Brasil possa ter uma efetiva utilização. Há um longo caminho a ser percorrido, tanto na esfera de regulamentação como na operacionalização do transporte multimodal.

Contudo, o caminho deve ser traçado de acordo com as normas internacionais, para permitir uma integração no sistema globalizado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Resolução ANTT n° 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. Diário Oficial da União, Brasília, 23 nov. 2004.

_____. Entraves burocráticos, exigências legais e tributárias do transporte multimodal. Brasília, 2011. 186p

_____. Histórico e competências institucionais no transporte multimodal de cargas no Brasil. Brasília, 2012. 27p

ARGENTINA. Ley n° 24.921, de 9 de dezembro de 1997. Transporte Multimodal de Mercaderías. Boletín Oficial, Buenos Aires, 12 jan. 1998.

ASSOCIAÇÃO DAS NAÇÕES DO SUDESTE ASIÁTICO. ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport. Vientiane, Laos, 2005.

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE TRANSPORTES AÉREOS. Regional Cargo Agent's Handbook. Genebra, Suíça: IATA, 2011.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO. Acuerdo sobre transporte multimodal internacional de America del Sur. Santiago do Chile, Chile, 1996.

_____. Facilitación del transporte en los países miembros de la ALADI: Insumos para los trabajos de articulación y convergencia de las políticas y normas de transporte de la región. Montevideo, Uruguai, 2008. 96f

BEELEN, A. V. Netherlands Report on Multimodal Transport. In: NETHERLANDS REPORTS TO THE FIFTEENTH INTERNATIONAL CONGRESS OF COMPARATIVE LAW. Brístol, Inglaterra: Intersentia, 1998. p. 333-347.

BRASIL. Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Diário Oficial da União, Brasília, 27 out. 1966.

_____. Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União, Brasília, 20 dez. 1986.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Diário Oficial da União, Brasília, 5 out. 1988.

_____. CONGRESSO. SENADO. Resolução n° 22 do Senado Federal, de 19 de maio de 1989. Estabelece alíquotas do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, nas operações e prestações interestaduais. Diário Oficial da União, Brasília, 22 mai. 1989.

_____. Decreto n° 1.563, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Diário Oficial da União, Brasília, 20 jul. 1995.

_____. CONGRESSO. SENADO. Resolução n° 95 do Senado Federal, de 13 de dezembro de 1996. Estabelece alíquota para cobrança do ICMS. Diário Oficial da União, Brasília, 16 dez. 1996.

_____. Lei n° 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá

outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 20 fev. 1998.

_____. Decreto n° 3.411, de 12 de abril de 2000. Regulamenta a Lei n° 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de cargas, altera os altera os Decretos n° 9l.030, de 5 de março de 1985, e n° 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 13 abr. 2000.

_____. Medida Provisória n° 2.200-2, de 24 de agosto de 2001. Institui a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, transforma o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação em autarquia, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 27 ago. 2001.

_____. Lei n° 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jan. 2002.

_____. Lei Complementar n° 116, de 31 de julho de 2003. Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 1° ago. 2003.

_____. Decreto n° 5.276, de 19 de novembro de 2004. Altera os Arts. 2° e 3° do Decreto n° 3.411, de 12 de abril de 2000, que regulamenta o Transporte Multimodal de Cargas, instituído pela Lei n° 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 22 nov. 2004.

_____. Lei n° 12.741, de 8 de dezembro de 2012. Dispõe sobre as medidas de esclarecimento ao consumidor, de que trata o § 5º do Art. 150 da Constituição Federal; altera o inciso III do Art. 6º e o inciso IV do Art. 106 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor. Diário Oficial da União, Brasília, 10 dez. 2012.

CHAMI, D. Régimen jurídico del transporte multimodal. In: Lexis Nexis. Buenos Aires, Argentina, 2005. p. 67-68.

CHILE. Código de Comercio, de 23 de novembro de 1865. Boletín Oficial, Santiado do Chile, 23 nov. 1865.

COMISSÃO EUROPEIA. Consultation Paper: Freight Integrator Action Plan "Supporting the organisers of intermodal freight transport". Bruxelas, Bélgica, 2003. 18p. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/logistics/documentation/freight_integrators/doc/freight_integrator_action_plan_consultation_document.pdf>. Acesso em: jan. 2013.

_____. Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e econômico em recursos. Bruxelas, Bélgica, 2011. 34p. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>. Acesso em: jun. 2012.

COMUNIDADE ANDINA. Decision n° 331. Transporte Multimodal. Santafé de Bogotá, Colômbia, 1993.

_____. Decisión n° 393. Modificación de la Decisión n° 331 "Transporte Multimodal". Lima, Peru, 1996.

_____. Resolución n° 425. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. Lima, Peru, 1996.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. Implementation of Multimodal Transport Rules. Genebra, Suíça: UNCTAD, 2001. 55p. Disponível em: <http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en.pdf >. Acesso em: jan. 2012.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO; CÂMARA

DE COMÉRCIO INTERNACIONAL. Rules for Multimodal Transport Documents. França: ICC Publishing, 1992. Disponível em: <http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm>. Acesso em: jan. 2012.

CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA FAZENDÁRIA. Convênio SINIEF n° 06/89, de 21 de fevereiro de 1989. Institui os documentos fiscais que especifica e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 02 mar. 1989.

_____. Ajuste SINIEF n° 06/03, de 10 de outubro de 2003. Altera dispositivo do Convênio SINIEF 06/89, de 21.02.89, que institui os documentos fiscais que especifica, e institui o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas - CTMC. Diário Oficial da União, Brasília, 15 dez. 2003.

_____. Ajuste SINIEF n° 09/07, de 25 de outubro de 2007. Institui o Conhecimento de Transporte Eletrônico e o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico. Diário Oficial da União, Brasília, 30 out. 2007.

_____. Ajuste SINIEF n° 14/12, de 28 de setembro de 2012. Altera o Ajuste SINIEF 09/07, que institui o Conhecimento de Transporte Eletrônico e o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e. Diário Oficial da União, Brasília, 04 out. 2012.

DEPARTMENTO DE TRANSPORTE DOS ESTADOS UNIDOS. Intermodal Freight Transportation: overview of impediments, data sources for intermodal transportation planning, and annotated bibliography. Washington D.C., Estados Unidos: USDOT, 1995. 1v. Disponível em: <http://ntl.bts.gov/lib/11000/11400/11466/006850.pdf>. Acesso em: jan. 2012.

DECHTER, B. 3PL or Freight Forwarder: What's In a Name?. Air Cargo World. Estados Unidos, 2008. 10f

ENABLE. Stimulate sustainable freight transport systems with Latin American countries: Deliverable D1.1 – Current status of freight transport in Brazil and Argentina, and EU-LA transport and business relations. Grécia, 2010. 306p. Disponível em: <http://www.enable-project.net/Outcomes/tabid/59/language/pt-BR/Default.aspx>. Acesso em: set. 2012.

ENCONTRO NACIONAL DE COORDENADORES E ADMINISTRADORES TRIBUTÁRIOS ESTADUAIS. Projeto Conhecimento de Transporte Eletrônico: Manual de Orientações do Contribuinte, Padrões Técnicos de Comunicação. Versão 1.0.4c Brasília, 2012. 161p. Disponível em: <http://www.cte.fazenda.gov.br/listaConteudo.aspx?tipoConteudo=YIi+H8VETH0=>. Acesso em: mar. 2013.

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DAS ASSOCIAÇÕES DOS AGENTES DE CARGA. Freight forwarders adopt an official description of "freight forwarding and logistics services". Glattbrugg, Suíça, 2004. Disponível em: <http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_11.pdf>. Acesso em: dez. 2011.

FRADERA, V. M. J.; LHEMEN, A. Transporte Multimodal. 2003. Artigo apresentado na Disciplina Temas de Teoria dos Contratos. Programa de Pós-Graduação em Direito, Faculdade de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Rio Grande do Sul, 2003. Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/Transporte_Multimodal.pdf>. Acesso em: jun. 2012.

HORN, B. E.; NEMOTO, T. Intermodal Logistics Policies in the EU, the U.S. and Japan. In: Transport Policy Studies' Review. Japão, v. 7, n. 4, 2005. p. 2-14.

IGLESIA, J.A. Descubrir - la carga aérea. Madri, Espanha: Aena, 2003.

KUMAR, S. N. The Indian Quagmire: An assessment of impediments to efficient multimodal transportation. Estados Unidos, 1998. 16p. Disponível em: <http://bell.mma.edu/~skumar/IndiaErasmus.pdf>. Acesso em: dez. 2011.

LIMA, F. O. Uma análise de cenário legislativo e operacional dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM) no Brasil. 2007. 77f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/biblioteca/php/mostrateses.php?open=1&arqtese=0521417_07_Indice.html>. Acesso em jan. 2013.

MAIA, G. M. Bis in iden x bitributação. Revista de Direito Tributário. Brasília: Fortium, v. 1, n. 1, 2007.

MERCOSUL. Resolução n° 62, de dezembro de 1997. Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM) no âmbito do Mercosul – danos à carga. Montevidéu, Uruguai, 1997.

NAZÁRIO, P. Intermodalidade: importância para logística e estágio atual no Brasil. Rio de Janeiro: CEL – CETEAD, 2000.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. Genebra, Suíça, 1980. Disponível em <http://www.jus.uio.no/lm/un. multimodal.transport.1980/doc.html >. Acesso em: mar. 2012.

REIS, H. C. G.; FONSECA, A. P.; SILVA, E. P. S. Estudo da aplicabilidade do transporte multimodal de cargas no Brasil**.** In: CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, 21., 2007, Rio de Janeiro. Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes. Rio de Janeiro: ANPET, 2007. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet/PDF/5_343_AC.pdf>. Acesso em fev. 2013.

RIBEIRO, G. F. O. O ICMS e o Instituto do Deferimento. Varginha, 2005. Disponível em: <http://www.fiscosoft.com.br/a/2xfa/o-icms-e-o-instituto-do-diferimento-gleisson-fernando-oliveira-ribeiro>. Acesso em: mar. 2012.

SABBAG, E. M. Elementos do direito: direito tributário. 12 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010. 3v.

SCHNEIDER, F. C. Tempo de demora para obter autorização do CT-e. Comunicação pessoal em 22/05/2012. São Paulo, SP, 2012.

SINGSUWAN, M. P. Legal problems of the multimodal transport operators. 2011. 88f. Tese (Master of Laws in Business Laws) – Faculty of Law Thammasat University, Bangkok, 2011. Disponível em: <http://203.131.219.242/cdm/compoundobject/collection/tuthesis/id/1012/rec/11>. Acesso em: jun. 2012.

SUPERINTENDÊCIA DE SEGUROS PRIVADOS. Circular SUSEP n˚ 40, de 29 de maio de 1998. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - OTM. Diário Oficial da União, Brasília, 3 jun. 1998.

_____. Circular SUSEP n˚ 216, de 13 de dezembro de 2002. Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C). Diário Oficial da União, Brasília, 17 dez. 2002.

_____. Circular SUSEP n˚ 421, de 1˚ de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. Diário Oficial da União, Brasília, 4 abr. 2011.