

Histórico e Competências Institucionais no Transporte Multimodal de Cargas no Brasil

(Atualizado em 03 de junho de 2014)

BRASÍLIA, JUNHO DE 2014

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E
MULTIMODAL DE CARGAS – SUROC
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, bloco a - Brasília
- DF Telefone (61) 3410.1228 – suroc@antt.gov.br

Histórico e Competências Institucionais no Transporte Multimodal de Cargas no Brasil

FICHA TÉCNICA

André Dulce Gonçalves Maia

Catiana Silveira de Souza Araujo

Mariana Lombardo de Lima

FICHA CATALOGRÁFICA

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC.

Histórico e Competências Institucionais no Transporte Multimodal de Cargas no Brasil – Brasília: ANTT, 2014.

32 p.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. COMPETÊNCIAS INSTITUCIONAIS.....	6
2.1 Mapeamento das Competências Organizacionais	6
2.2 Competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT	9
3. HABILITAÇÃO DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL – OTM	11
4. CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS – CTMC.....	14
4.1 Dificuldades Conceituais	16
4.2 Dificuldades Tributárias.....	17
4.2.1 Aceitação do crédito de ICMS entre diferentes Unidades Federadas – UFs.....	17
4.2.2 Definição dos procedimentos de crédito e débito quando o OTM realizar transporte próprio.....	18
4.2.3 Alíquota	18
4.2.4 ICMS no frete para exportação	18
4.3 Dificuldades Operacionais.....	18
5. SEGURO	21
6. CONTROLES ADUANEIROS.....	25
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
8. BIBLIOGRAFIA	28

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Quantidade de solicitações aprovadas para o exercício da função de OTM.....	12
Figura 2: Quantidade total de OTM habilitados.....	13
Figura 3: Evolução do Prêmio Direto Anual do Seguro de Responsabilidade Civil do Transporte Intermodal	24
Figura 4: Evolução do Prêmio Direto Anual do Seguro de Responsabilidade Civil do Transporte Multimodal de Cargas	24

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Competências dos Órgãos quanto ao TMC.....	7
Tabela 2: Abordagens quanto ao termo “multimodal” e “intermodal” nas regulamentações tributárias estaduais em 2007	17
Tabela 3: Prêmios e Sinistralidade dos Seguros de Responsabilidade Civil do transporte de cargas	22

1. INTRODUÇÃO

Este Relatório visa traçar um breve histórico da evolução das ações voltadas à promoção do Transporte Multimodal de Cargas - TMC no Brasil, destacando as instituições envolvidas e a atuação dessas em relação à existência de entraves, os quais foram identificados pelos operadores na pesquisa dos OTM.

Após o delineamento da estrutura institucional, serão apresentados, dentro de cada área de competência, os elementos mínimos para a operação multimodal: a figura do Operador de Transporte Multimodal - OTM e seu credenciamento; o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas - CTMC; o seguro de responsabilidade civil e o controle aduaneiro.

Pretende-se verificar a evolução da abordagem desse tema pelas entidades desde sua concepção, de forma a fornecer subsídios para estudos futuros sobre o assunto.

A metodologia adotada possui caráter de pesquisa documental, tratando da organização, descrição e alguns feitos das competências supracitadas quanto à operação multimodal de cargas no Brasil.

2. COMPETÊNCIAS INSTITUCIONAIS

Neste Item serão apresentados os principais órgãos envolvidos no Transporte Multimodal de Cargas – TMC, bem como seu aparato institucional e competências, com o propósito de contribuir para o desenvolvimento de futuras ações integradas que visem à promoção do exercício dessa modalidade no território nacional.

2.1 Mapeamento das Competências Organizacionais

O aparato institucional do TMC é complexo por envolver tanto os diversos modos de transporte como outras operações integrantes da logística do serviço. Nesse contexto, a competência para formular as diretrizes e implantar as políticas públicas em transporte cabe ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, ao Ministério dos Transportes - MT, à Secretaria de Aviação Civil - SAC, à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR e à Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL. Por outro lado, a habilitação do OTM é atribuição da ANTT. Às demais instituições competem normatizar em sua esfera de atuação; por exemplo: o Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, regulamenta o aspecto tributário; a Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, o securitário; e a Receita Federal do Brasil - RFB, o controle aduaneiro.

Assim, a promoção do TMC requer esforços para a harmonização das atuações de cada instituição. Para uma melhor visualização, as atividades relacionadas a cada órgão foram sintetizadas conforme Tabela 1.

Tabela 1: Competências dos Órgãos quanto ao TMC ¹

Tipo de Modal/ Competências	Dutoviário	Rodoviário	Ferroviário	Aquaviário	Aéreo	Multimodal e integração entre os modos
Formuladores e implementadores de políticas públicas de transporte	MT, ANP, ANTT ²	MT, ANTT, DNIT	MT, ANTT, DNIT, VALEC	MT, SEP/PR, ANTAQ	SAC/PR, Ministério da Defesa, ANAC, Infraero	CONIT, MT, SEP/PR, SAC/PR, DNIT, ANTT, ANAC, ANTAQ, EPL
Aspecto Tributário-ICMS³	CONFAZ e Receitas Estaduais					
Controle Aduaneiro	RFB					
Seguros	CNSP SUSEP					

Fonte: Elaboração própria.

No que concerne à formulação de políticas nacionais de transporte, compete ao CONIT definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implantados pelos órgãos reguladores de transportes terrestres e aquaviário, vinculados ao MT, e pelo órgão regulador de transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa.

Nesse âmbito, também foram instituídos o Conselho de Aviação Civil - CONAC, em 2000, a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, em 2007, e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC/PR, em 2011.

¹ ANAC = Agência Nacional de Aviação Civil; ANP = Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; ANTAQ = Agência Nacional de Transportes Aquaviários; ANTT = Agência Nacional de Transportes Terrestres; CNSP = Conselho Nacional de Seguros Privados; CONIT = Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte; DNIT = Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; EPL = Empresa de Planejamento e Logística S.A; MT = Ministério dos Transportes; RFB = Receita Federal do Brasil; SAC/PR = Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; SEP/PR = Secretaria de Portos da Presidência da República; SUSEP = Superintendência de Seguros Privados VALEC = VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

² A competência da ANTT recai sobre a articulação com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do. Por sua vez, a ANP tem como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis.

³ Na operação do TMC, além do ICMS, Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, de competência estadual, podem existir serviços que incidam outros impostos como o ISS, Imposto sobre Serviços, de competência dos municípios e do Distrito Federal.

No que se refere ao TMC, cabe à SAC/PR, dentre outras atribuições, desenvolver estudos relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, como também sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal.

A SEP/PR, outro órgão vinculado à Presidência da República, tem como função assessorar o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de mediadas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias.

Ao Ministério dos Transportes - MT compete não somente a política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário, como também a administração e gerenciamento, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, da Marinha Mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres. Essas esferas de atuação compreendem, entre outras: a formulação, a coordenação, a supervisão das políticas nacionais, a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos. Além disso, ao MT cabe a participação na coordenação dos transportes aeroviários, senão vejamos:

“Ao Ministério dos Transportes estão vinculadas as seguintes entidades:

A) Autarquias:

- 1. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT;*
- 2. Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; e*
- 3. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;*

B) Empresa pública:

- 1. VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; e*

C) Sociedade de economia mista:

- 1. Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR”⁴*

No que se refere à Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL, esta tem como objetivos, dentre outros, prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas, a fim de subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no país.

⁴ Conforme divulgado no endereço: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/36570>, acesso em 26 de fevereiro de 2014

Para fins de controle aduaneiro, a Receita Federal do Brasil - RFB deve habilitar o OTM para realizar o Transporte Multimodal Internacional de Cargas. Por sua vez, a documentação fiscal e procedimentos exigidos dos transportadores quanto ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas - CTMC devem ser estabelecidos por convênio entre a União, os Estados e o Distrito Federal, o qual foi celebrado pelo CONFAZ em 2003⁵.

A cobertura securitária do TMC é regulamentada pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP. Por sua vez, o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP fixa as diretrizes e as normas da política de seguros privados e as características gerais dos contratos de seguros.

2.2 Competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

No que tange à ação da ANTT quanto ao TMC, essa é tratada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que define a atribuição da Agência no Transporte Multimodal de Cargas, conforme o art. 24:

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

XII - habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

(...)”

Vale lembrar que a Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, instituiu o Regimento Interno da ANTT. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, além do transporte rodoviário de cargas, foram incluídas atribuições quanto ao TMC. No que se refere a este último, o art. 73-B da citada Resolução discorre:

73-B. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete, além de outras atribuições relacionadas ao Transporte Rodoviário de Cargas estabelecidas pela Diretoria:

⁵ Com o Ajuste SINIEF nº 06, de 10 de outubro de 2003, inserindo o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas no Convênio SINIEF nº 06, de 21 de fevereiro de 1989, que institui os documentos fiscais que especifica e dá outras providências.

I - acompanhar o mercado de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas

...

V - propor a habilitação e registrar os Operadores de Transporte Multimodal;

...

IX - propor regulamentação para os serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas;

...

XV - articular com entidades de classe, transportadores, embarcadores, agências reguladoras de outros modais, órgãos de governo e demais envolvidos com a movimentação de bens para promover o transporte multimodal;

...

XVI - apoiar as autoridades competentes nas questões relativas ao transporte internacional rodoviário e multimodal de cargas, com informações técnicas e participação, quando necessárias, nas reuniões com representantes de governos estrangeiros, em especial, do Mercosul;

....

Finalmente, a Resolução ANTT nº 3.688, de 15 de junho de 2011, e a Resolução ANTT nº 4.057, de 25 de março de 2013, inserem o TMC nos assuntos prioritários a serem desenvolvidos na Agenda Regulatória da ANTT nos biênios 2011/2012 e 2013/2014, respectivamente. Tal ferramenta de planejamento busca a efetividade na aplicação das normas e o direcionamento dos esforços para o cumprimento da missão e dos objetivos institucionais da ANTT. O Projeto TMC teve como objetivo consolidar as informações e a legislação que impactam direta e indiretamente o Transporte Multimodal de Cargas.

Após essa apresentação geral, será delineado um histórico das tentativas de solução aos entraves à operação nas respectivas esferas de competência, decompostas em: habilitação do OTM, conhecimento de transporte, seguro e controle aduaneiro.

3. HABILITAÇÃO DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL – OTM

O OTM é a pessoa jurídica contratada, transportador ou não, para a realização do Transporte Multimodal de Cargas - TMC, da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros. Além de o TMC se caracterizar por ser executado sob a responsabilidade única desse OTM, seu conceito inclui a utilização de dois ou mais modos de transporte e o fato de ser regido por um único contrato.

No âmbito do MERCOSUL, a inscrição do OTM foi ratificada pelo Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995. No transporte nacional e internacional, o requisito de habilitação foi instituído pela Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

Entre 1995 e 2000, o Ministério dos Transportes - MT emitiu 30 registros, apenas amparados pelo Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995, pois não havia sido publicado o Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000, com a exigência de apresentação do seguro no momento de inscrição para a habilitação (ANTT, 2006).

De 2000 até o final de 2004, havia dificuldades para habilitação do OTM devido à exigência de apresentação, no momento da inscrição, de apólice de seguro de responsabilidade civil em relação às mercadorias que estariam sob a custódia do OTM, de acordo com o artigo 3º do Decreto nº 3.411, de 2000. Esse normativo foi alterado pelo Decreto nº 5.276, de 19 de novembro de 2004, e a competência para a habilitação foi transferida do Ministério dos Transportes para a ANTT. Dentre as alterações, destaca-se a retirada da exigência do seguro no momento de solicitação da habilitação. Ressalta-se que, com a retirada dessa exigência, os requisitos para habilitação foram simplificados ao máximo, respeitados os acordos internacionais.

Cumprindo sua competência legal, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004, regulamentando os procedimentos para concessão da habilitação do OTM definidos no Decreto 3.411, de 2000, e incluindo as alterações do Decreto nº 5.276, de 2004.

Após a publicação dos procedimentos para habilitação, começaram os pedidos de solicitações para o exercício de OTM. Em 2005, a quantidade de solicitações atingiu o patamar de 164. Entre 2005 e 2006, registrou-se um decréscimo de aproximadamente 66%. Isto pode ser devido a vários fatores como, por exemplo, o fato do TMC não se constituir como atrativo para o mercado, devido a entraves burocráticos, excesso de tributos, dentre outros. De 2006 até a conclusão do presente trabalho, pode-se dizer que a demanda manteve-se estável, conforme figura 1 a seguir:

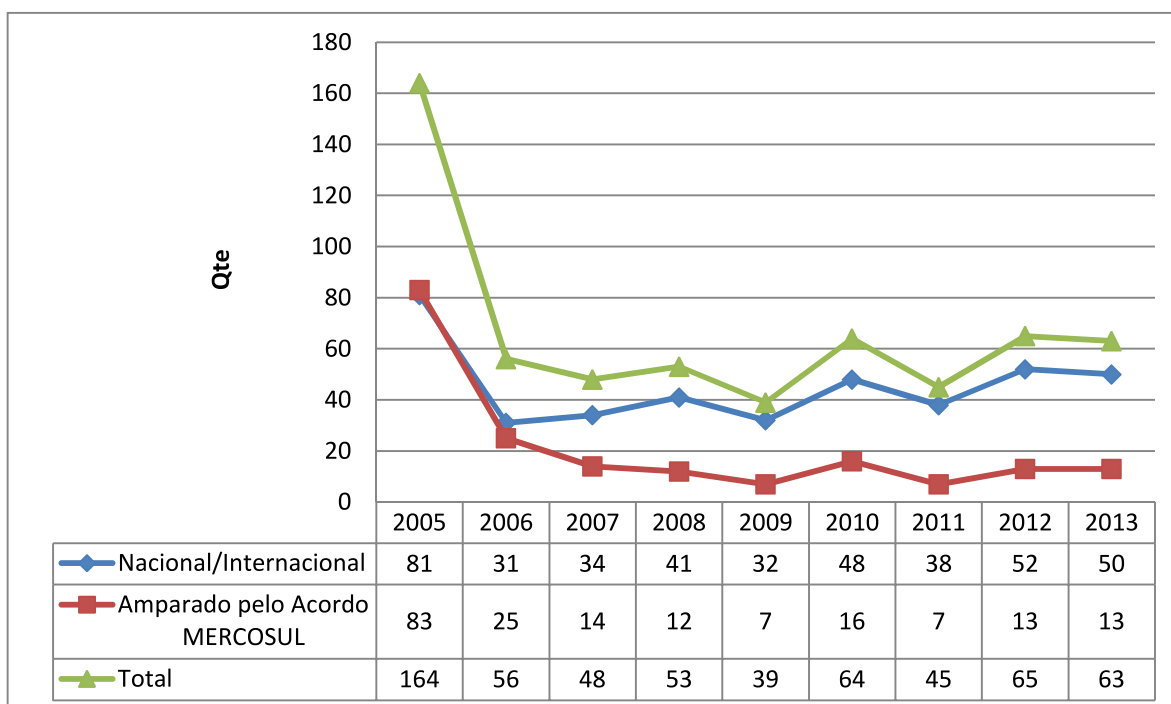


Figura 1: Quantidade de solicitações aprovadas para o exercício da função de OTM

Fonte: ANTT (2014)

Quanto ao número de habilitações de OTM⁶, em 2013, os registros da ANTT apontam para 477, conforme Figura 2. Apesar disso, de acordo com a pesquisa realizada pela ANTT com os OTM habilitados em 2006 e 2014, há indícios de que poucos realizam a operação conforme a legislação, ou seja, emitindo o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas – CTMC, que caracteriza a operação como multimodal.

⁶Incluem as habilitações amparadas pelo Acordo sobre Facilitação do Transporte Multimodal entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (Decreto nº 1.563, de 1995) e empresas estrangeiras, origem ou destino da operação de transporte no Brasil

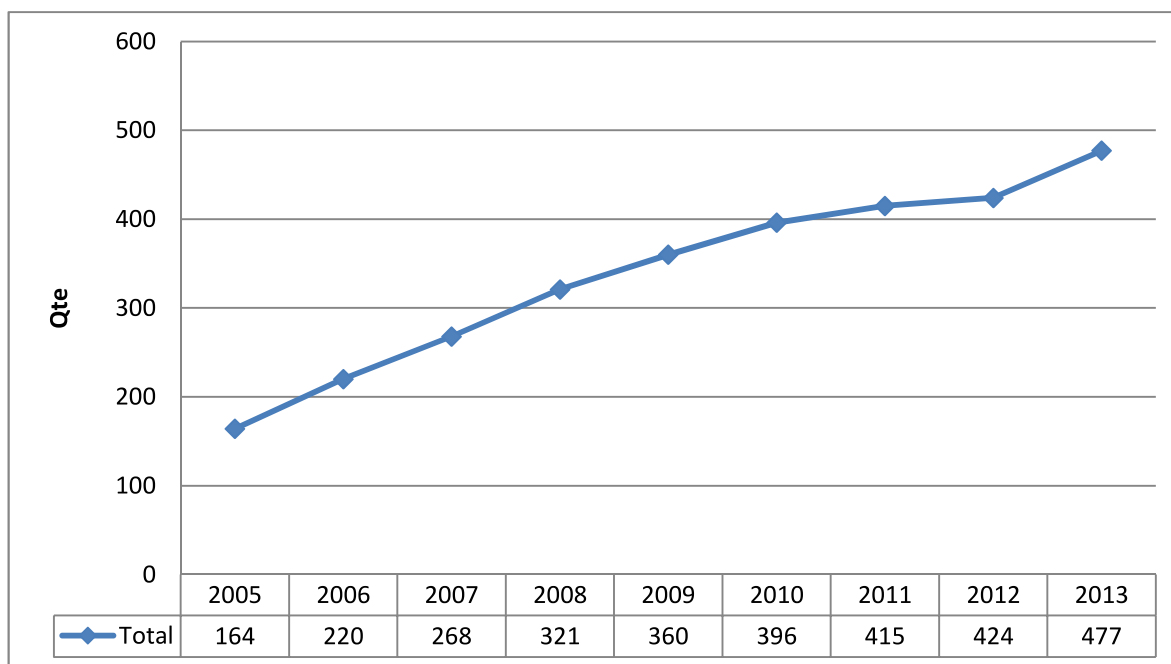


Figura 2: Quantidade total de OTM habilitados⁷

Fonte: ANTT (2014)

No caso de habilitação amparada pelo Acordo do MERCOSUL, além dos pré-requisitos necessários para a abrangência nacional e internacional, é necessário que a empresa também comprove patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES (Direitos Especiais de Saque), aval bancário ou seguro de caução equivalente, nos termos do Decreto nº 1.563, de 1995. Os demais requisitos referem-se apenas à verificação de legalidade da constituição da empresa, conforme a legislação brasileira.

⁷ Até 11 de fevereiro de 2014 foram habilitados 488 OTM

4. CONHECIMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS – CTMC

O Conhecimento de Transporte, citado no Código Civil, é um documento que retrata o serviço de transporte prestado mediante remuneração, sendo utilizado não somente pelas partes do contrato como por todos os órgãos governamentais que necessitam dessas informações. Devido a essa razão, a definição dos campos e dos procedimentos de emissão desse documento impacta inúmeros atores do setor. Nesse sentido, a evolução do conhecimento em papel para a documentação eletrônica pode trazer uma diminuição de burocracia e maior integração entre os entes envolvidos na logística do país.

Segundo a Lei nº 9.611, de 1998, o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas - CTMC evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação; desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino. Sendo assim, a emissão do CTMC e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal - OTM dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

Além do caráter contratual, o CTMC é um documento fiscal, o que caracteriza uma obrigação acessória do contribuinte de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS relativo ao serviço de transporte. Dessa forma, o modelo do CTMC é definido pelo CONFAZ, órgão do Ministério da Fazenda responsável pela regulamentação da legislação tributária nacional no âmbito do ICMS. Essa regulamentação é complementada por cada estado da federação, para sua aplicação em âmbito estadual.

No Transporte Multimodal de Cargas - TMC, geralmente, além do CTMC, é emitido um Conhecimento de Transporte para cada modo de transporte e recolhido o ICMS referente ao trecho percorrido.

Essa cobrança tem uma diversidade de tratamento, tendo em vista as características diferentes da legislação vigente: substituição tributária; redução na base de cálculo; início de serviço de transporte em estados com aplicação de alíquotas diferentes; regimes especiais, além da diferença de entendimento pelas Secretarias de Fazenda dos estados no que tange à cobrança desse imposto nos serviços de transporte para a exportação (ANTT, 2006).

Em 2003, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, algumas entidades de classe e outros organismos públicos, como a Associação de Comércio Exterior – CAMEX e a Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, juntamente com o Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, contribuíram para a padronização do modelo do CTMC e procedimentos para sua emissão. O CONFAZ aprovou o modelo e publicou o Ajuste SINIEF (Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais) nº 06, em 15 de outubro de 2003. Assim, o CTMC foi incluído no convênio SINIEF nº 06, de 21 de fevereiro de 1989, juntamente com outros documentos fiscais utilizados no transporte de cargas. No entanto, a ANTT realizou pesquisas junto aos OTM, em 2006, e constatou que nenhum operador emitia o CTMC. O primeiro CTMC foi emitido somente em final de 2007.

Em novembro de 2006, a ANTT foi convidada a participar do projeto de Documentos Eletrônicos, especificamente no desenvolvimento do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e. Tal projeto é coordenado pelo Encontro Nacional de Administradores Tributários - ENCAT com a participação da Receita Federal do Brasil - RFB, das receitas estaduais, da Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA, das agências reguladoras de transporte e das empresas representantes dos diversos modos de transporte. O objetivo é diminuir custos, simplificar processos administrativos das obrigações tributárias dos contribuintes e aumentar o controle das operações por parte dos órgãos governamentais.

O Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, instituído pelo Ajuste SINIEF nº 09, de 25 de outubro de 2007, substituiu o modelo de Conhecimento de Transporte em papel. Sua validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e pela autorização de uso emitida eletronicamente pela Secretaria de Fazenda do estado onde o contribuinte é cadastrado. O CT-e pode ser utilizado nos modos aéreo, rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário.

Com o apoio da Associação de Desenvolvimento da Multimodalidade - ADM, da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística e da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, e posterior adesão de outras entidades, iniciou-se uma série de reuniões com representantes de empresas de diversos modos de transporte visando levantar as dificuldades operacionais que impossibilitavam as operações de transporte multimodal.

Como resultado, tendo em vista a transformação do CTMC em documento eletrônico, foram apontadas algumas dificuldades que abrangeram, além do aspecto documental, outras questões ligadas indiretamente à emissão do CTMC, que, para melhor abordagem, são divididas em: conceituais, tributárias e operacionais.

4.1 Dificuldades Conceituais

Faltava delimitação clara de diferenças conceituais, na legislação tributária, entre os termos “Transporte Intermodal” (convênio ICMS nº 90, de 22 de agosto de 1989), “Transporte Multimodal” (Ajuste SINIEF 06, de 2003 e Lei 9.611, de 1998) e “redespacho” entre os diferentes modos de transporte. O termo “Transporte Intermodal” deixou de existir no aspecto jurídico com a revogação da Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, e do Decreto nº 80.145, de 15 de agosto de 1977. Além disso, existia discrepância no tratamento desses conceitos pelas Secretarias de Fazenda das unidades federadas. A Tabela 2 retrata as legislações adotadas para o emprego do termo “multimodal” e “intermodal” utilizadas pelas Secretarias Estaduais de Fazenda, em 2007.

Tabela 2: Abordagens quanto ao termo “multimodal” e “intermodal” nas regulamentações tributárias estaduais em 2007⁸

Estados	Multimodal	Intermodal
AL, BA, DF, ES, GO, PB, PI, PR, RO, SC, MS, PE	Lei nº 9.611, de 1998, e Ajuste SINIEF nº 06, de 2003.	Convênio ICMS nº 90, de 1989.
MA, MT, RS, TO	Lei nº 9.611, de 1998, e Ajuste SINIEF 06, de 2003.	Não abordado no Regulamento Estadual de ICMS
RN, SE, MG, AM	Lei nº 9.611, de 1998, e Ajuste SINIEF 06, de 2003.	Convênio ICMS nº 90, de 1989, com definição própria do termo
AC, CE, RR	Não abordado no Regulamento Estadual de ICMS.	Convênio ICMS nº 90, de 1989.
PA	Lei nº 9.611, de 1998, Ajuste SINIEF nº 06, de 2003, e Convênio ICMS nº 90, de 1989.	Não definido
RJ	Não abordado no Regulamento Estadual de ICMS	Não definido
SP	Consideraram os dois termos idênticos	Consideraram os dois termos idênticos

Fonte: Adaptado dos Regulamentos Estaduais de ICMS (2007)

4.2 Dificuldades Tributárias

4.2.1 Aceitação do crédito de ICMS entre diferentes Unidades Federadas – UFs

Como a operação multimodal envolve geralmente vários estados com troca de modo de transporte, existe, segundo os operadores, a possibilidade de recusa por algumas UFs dos créditos gerados por débitos de contribuintes de outros estados, transportadores dos trechos contratados pelo OTM. Essa insegurança na compensação de créditos tem maior repercussão do que em operação mais simples, que utiliza apenas um modo de transporte.

⁸ Desde 2007, houve mudanças nesses regulamentos. Em SP, por exemplo, os artigos 36 a 38 da Portaria CAT-28, de 2002, utilizados na pesquisa, foram tacitamente revogados pelos artigos 163-A a 163-D do RICMS/2000.

4.2.2 Definição dos procedimentos de crédito e débito quando o OTM realizar transporte próprio

Segundo os operadores, não estavam claros, na legislação tributária, os procedimentos e os direitos do OTM quanto ao crédito de ICMS relativos às etapas realizadas por meio próprio, ou seja, quando além de OTM, é também o transportador de um trecho e deverá emitir o conhecimento desse segmento. Nesse conhecimento de transporte do trecho, tanto o prestador como o tomador do serviço são o OTM.

4.2.3 Alíquota

Alguns operadores sugerem uma alíquota de ICMS específica para o TMC. Considerando a legislação atual, a alíquota de ICMS para o TMC seria a da Resolução do Senado Federal - RSF nº 22, de 19 de maio de 1989, que equivale a 7% ou 12%, dependendo da Unidade da Federação onde for realizado, aplicada ao transporte interestadual dos outros modos, com exceção do transporte aéreo cuja alíquota é 4%, definida na RSF nº. 95, de 13 de dezembro de 1996.

4.2.4 ICMS no frete para exportação

Há reivindicação de representantes de empresas de diversos modos de transporte para que o ICMS não incida nas prestações de transporte quando configurarem transporte multimodal de cargas para exportação.

4.3 Dificuldades Operacionais

As dificuldades listadas abaixo foram relatadas antes da massificação da utilização do CT-e. Considera-se que a documentação eletrônica representa uma oportunidade de solução de alguns desses problemas.

Na época, foram apresentados os seguintes entraves:

- ✓ Preenchimento de alguns dados na emissão do CTMC, como o veículo e o transportador de cada trecho;
- ✓ Exigências de assinatura do expedidor e do destinatário no CTMC;

✓ Complexidade documental devido à diferença de capacidade de transporte dos veículos de cada modo de transporte. Dessa forma, é preciso definir como documentar a carga no momento de transbordo de um veículo de maior capacidade, como por exemplo, um navio ou um trem, no qual a carga inteira é documentada apenas por um documento, para vários veículos de menor capacidade, como caminhões, que devem trafegar cada um com documento fiscal da mercadoria e do transporte. O Ajuste SINIEF 06, de 2003, não trata de consolidação e desconsolidação documental, que pode ser necessária na troca entre modos em caso de carga em grandes quantidades ou a granel;

✓ Impossibilidade, às vezes, de conhecer o número de contêineres ou de caminhões no momento da emissão da Nota Fiscal;

✓ Destaque do Imposto Sobre Serviço - ISS e do ICMS no CTMC, pois a operação multimodal compreende além do transporte, outros serviços, como unitização, desunitização, movimentação, armazenagem, nos quais incidem imposto municipal. Para isso, seria necessário convênio entre o CONFAZ e os municípios;

✓ Dificuldade quanto ao preenchimento do campo “redespacho” exigido pelo ajuste do CTMC;

✓ Identificação do consignatário de quem se cobra o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM no conhecimento de transporte multimodal quando o OTM é também transportador aquaviário;

✓ Possibilidade de o cliente conhecer os segredos comerciais do OTM (por exemplo, o frete) pelo fato dos conhecimentos de cada trecho acompanharem a carga;

✓ Exigência, pelo cliente, da utilização do canhoto da Nota Fiscal como comprovante de entrega gera dificuldades na gestão destas quitações pelo OTM.

Após as reuniões com o grupo do CT-e, percebeu-se que uma simples modificação no leiaute do Conhecimento de Transporte Multimodal em vigor não seria suficiente para viabilizar as diversas operações possíveis. Diante dessa conclusão, propôs-se reformular o Ajuste SINIEF nº 06, de 2003, para eliminar os entraves operacionais.

No final de 2009, foram apresentadas, para as empresas integrantes do projeto CT-e, as premissas e as alternativas de solução para as dificuldades documentais do CTMC no novo paradigma eletrônico. Em 2010, devido à priorização da criação do leiaute do Manifesto

Eletrônico de Documentos Fiscais, MDFe, instituído pelo Ajuste SINIEF nº 21, de 10 de dezembro de 2010, e a consolidação do conhecimento eletrônico dos outros modos de transporte, a discussão do CTMC em formato eletrônico foi agendada para meados de 2012.

Em dezembro de 2011, foi publicado o Ajuste SINIEF nº 18, de 21 de dezembro de 2011, que estabelece a obrigação da utilização do CT-e. Para o Transporte Multimodal de Cargas, essa obrigação era a partir de 1º de dezembro de 2013, mas devido a particularidades de alguns procedimentos de transporte existentes, tal obrigatoriedade foi revogada, considerando os ajustes que precisam ser realizados no modelo do CTMC.

A participação no projeto CT-e de diversos órgãos juntamente com representantes das empresas de todos os modos de transporte é importante para o melhoramento do formato eletrônico do CTMC, amenizando possíveis dificuldades operacionais em sua emissão.

5. SEGURO

Desde o surgimento da operação multimodal de cargas, o seguro de responsabilidade civil para o Transporte Multimodal de Cargas - TMC não se mostrou muito atrativo para o mercado, conforme será verificado mais adiante com base nos dados da SUSEP. Assim, a retirada da exigência de apresentação do seguro no momento de habilitação do OTM aumentou o número de empresas interessadas em operar como OTM.

A primeira regulamentação do seguro nas operações de TMC foi a Circular SUSEP nº 40, de 29 de maio de 1998, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do OTM, no âmbito do MERCOSUL.

Quanto às condições gerais mínimas para o seguro nos âmbitos nacional e internacional, em 13 de dezembro de 2002, foi publicada a Circular SUSEP nº 216, de 13 de dezembro de 2002, dispondo sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal de Cargas - RCOTM-C. Nessa época, o Decreto nº 3.411, de 2000, exigia a apresentação da apólice do seguro no momento de habilitação como OTM, conforme mencionado no Item 3 deste Relatório.

Havia resistência das seguradoras em oferecer seguro para o OTM, alegando desconhecer os modos de transporte que o OTM pode utilizar na viagem e quais são os transportadores que realizarão o serviço. Porém, acreditava-se que os operadores de grande porte conseguiriam realizar seguro para operações com maior previsibilidade de quem fosse contratado em cada trecho (ANTT, 2006).

Dessa forma, julgou-se que o seguro delineado pela legislação possuía uma cobertura ampla e quase sem limitação quanto à natureza do risco e do produto segurado. Essas características tornaram a disponibilização do Seguro de Responsabilidade Civil do OTM, na forma estabelecida pela legislação, economicamente inviável para o mercado segurador. Assim, verificou-se que não havia interesse das seguradoras em oferecerem esse seguro (ANTT, 2006).

Considerando que a apresentação da apólice de seguro era um dos pré-requisitos para as empresas candidatas possuírem registro de OTM, a indisponibilidade do seguro fez

com que a ANTT e a SUSEP elaborassem uma proposta sugerindo a revogação do artigo 3º do Decreto nº 3.411, de 2000. A proposta foi aceita e o seguro passou a ser exigido apenas para a operação e não mais no momento do pedido de inscrição para OTM, conforme abordado no Item 3 desse documento.

Em 2011, foi publicada a Circular SUSEP nº 421, de 2011, que estabeleceu as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C), revogando a Circular SUSEP nº 216, de 2002.

A Tabela 3 mostra informações da SUSEP quanto aos parâmetros de seguros no que tange ao ramo de transporte. Foram contemplados os seguintes tipos de seguros de Responsabilidade Civil do Transporte de Cargas: Intermodal, Ferroviário, Aéreo, Rodoviário, Aquaviário e Multimodal.

Tabela 3: Prêmios e Sinistralidade dos Seguros de Responsabilidade Civil do transporte de cargas

Ramo	Prêmio Seguros (R\$)	Sinistralidade
Intermodal	42.889.015	0,39
Ferroviário	68.100.169	0,52
Aéreo	112.712.758	0,51
Rodoviário	3.078.723.134	0,67
Aquaviário	67.689.131	0,20
Multimodal	0	0,00
Totais	3.370.114.207	0,65

Fonte: SUSEP (2011) – Dados de janeiro de 2005 a maio de 2011.
Consultado no site www.susep.gov.br em 25/01/2012.

Analisando os dados disponíveis, no período entre 2005 e 2011, pode-se concluir que a receita de prêmios acumulados pelas seguradoras de janeiro de 2005 a novembro de 2011 somou cerca de R\$ 3,3 bilhões, sendo o setor de Transporte Rodoviário de Carga - TRC responsável por aproximadamente 92% dessa receita. O seguro de responsabilidade civil do transporte aéreo de cargas está em segundo lugar, na frente do ferroviário e do aquaviário, no que se refere ao valor do prêmio, provavelmente, devido ao alto valor dos produtos transportados por esse modo de transporte.

Também é importante observar, na tabela 3, os índices de sinistralidade, proporção de sinistros retidos em relação ao volume de prêmios recebidos pelas seguradoras. Esse indicador é maior no transporte rodoviário e menor no aquaviário. Não é possível considerar a sinistralidade para o Multimodal, pois não houve utilização desse seguro.

Pelos valores dos parâmetros da Tabela 3 e Figura 5, constata-se que o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Cargas (RCOTM-C) praticamente não é utilizado.

Num primeiro momento, pode-se levantar a hipótese de que o Seguro de Responsabilidade Civil do Transporte Intermodal esteja substituindo o RCOTM-C nas operações com mais de um modo de transporte. Porém, conforme demonstrado pela Figura 3 abaixo, a utilização desse primeiro tipo de seguro se concentrou em 2005. Interessante notar que o ano de 2005 marca também o início da demanda por habilitação como OTM, conforme Figura 1 do Item 3, pg. 14, configurando o ano em que houve um maior número de OTM habilitados. Baseando-se nessas informações do ano de 2005, uma ponderação possível é que esses primeiros OTM não utilizaram o seguro específico para o multimodal, e sim o seguro para o transporte intermodal, pois o RCOTM-C não foi utilizado em 2005, segundo a Figura 4.

A partir de 2007, os dados sugerem que não há utilização do RCOTM-C e do Seguro Intermodal.

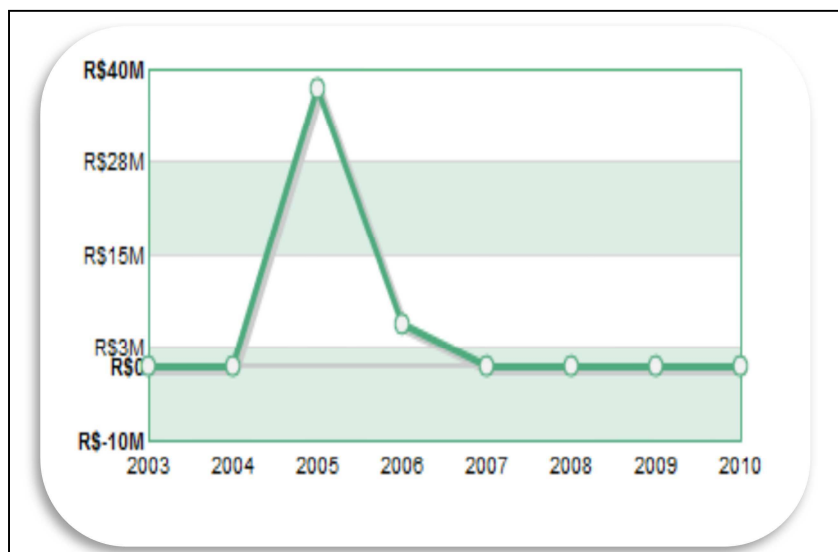


Figura 3: Evolução do Prêmio Direto Anual do Seguro de Responsabilidade Civil do Transporte Intermodal.

Fonte: SUSEP (2012). Consultado no site www.susep.gov.br em 25/01/2012.

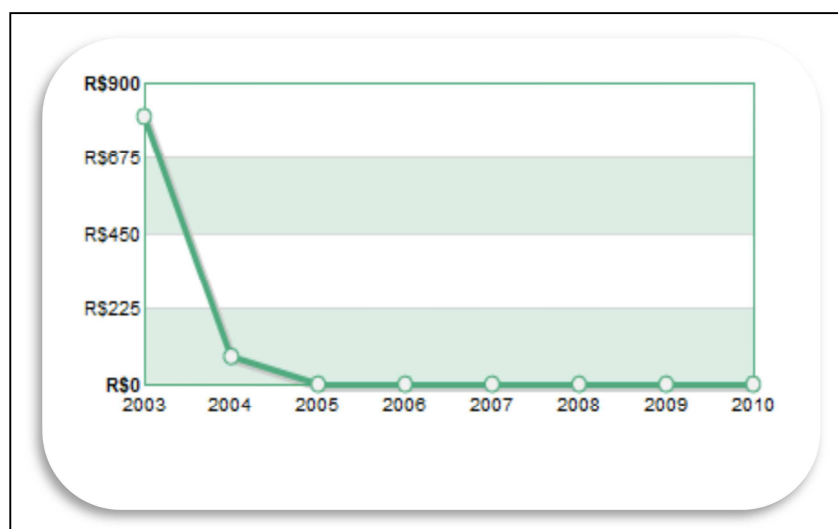


Figura 4: Evolução do Prêmio Direto Anual do Seguro de Responsabilidade Civil do Transporte Multimodal de Cargas.

Fonte: SUSEP (2012). Consultado no site www.susep.gov.br em 25/01/2012.

Do exposto, pode-se inferir que, em substituição ao RCOTM-C, quando se opta por um seguro abrangendo mais de um modo de transporte, em vez do seguro do intermodal utiliza-se o seguro para o modo de transporte principal, agregando os seguros dos demais trechos.

6. CONTROLES ADUANEIROS

Diante da configuração econômica atual, a importância do controle aduaneiro vem crescendo. Assim, o prestador de serviço deve possuir conhecimento total da legislação que regula o setor e das soluções logísticas.

A regulamentação da administração das atividades aduaneiras é aplicada por meio do Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009, e da Receita Federal do Brasil é o órgão responsável pela aplicação dessa legislação (CUNHA, 2014).

Conhecido também como Regulamento Aduaneiro, este Decreto impõe que somente pessoas devidamente identificadas e que estejam exercendo atividades profissionais compatíveis ao local podem entrar e permanecer nos recintos alfandegados. Todo o controle quanto à verificação física da mercadoria, a constatação do cumprimento de todas as obrigações existentes em razão da importação ou exportação, dentre outras, são efetivadas durante as operações nos recintos alfandegados (Ibidem, 2014).

Institucionalizado para dar mais eficiência e fluidez ao transporte de mercadorias no território brasileiro com vistas principalmente às importações e às exportações, a figura do OTM é vista como beneficiário ao regime de trânsito aduaneiro para promover o despacho da carga, baseado na Lei nº 9.611, de 1988, em seu art. 33:

Art. 33 A designação do representante do importador e exportador pode recair no Operador de Transporte Multimodal, relativamente ao despacho aduaneiro de mercadorias importadas e exportadas, em qualquer operação de comércio exterior, inclusive no despacho de bagagem de viajantes, no tocante às cargas sob sua responsabilidade.

A concessão e a aplicação do regime de trânsito aduaneiro são requeridas à autoridade aduaneira competente da unidade de origem. No caso de transporte multimodal de carga, na importação ou na exportação, quando o desembaraço não for realizado nos pontos de entrada ou de saída do país, a concessão do regime de trânsito aduaneiro é considerada válida para todos os percursos no território aduaneiro, independentemente de novas concessões, conforme o §3º do art. 325 do Decreto nº 6759, de 2009.

Com vistas à habilitação do OTM, para fins de controle aduaneiro, de acordo com o art. 811 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, o OTM deve preencher os seguintes requisitos:

Seção II

Das Atividades Relacionadas ao Transporte

Multimodal Internacional de Carga

Art. 811. O exercício da atividade de operador de transporte multimodal, no transporte multimodal internacional de cargas, depende de habilitação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, para fins de controle aduaneiro (Lei nº 9.611, de 1998, art. 6º, caput, regulamentado pelo Decreto no 3.411, de 12 de abril de 2000, art. 5o).

§ 1o Para a habilitação, que será concedida pelo prazo de dez anos, prorrogável por igual período, será exigido do interessado o cumprimento dos seguintes requisitos, sem prejuízo de outros que venham a ser estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil:

I - comprovação de registro na Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes;

II - compromisso da prestação de garantia em valor equivalente ao do crédito tributário suspenso, conforme determinação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, mediante depósito em moeda, fiança idônea, inclusive bancária, ou seguro aduaneiro em favor da União, a ser efetivada quando da solicitação de operação de trânsito aduaneiro; e

III - acesso ao SISCOMEX e a outros sistemas informatizados de controle de carga ou de despacho aduaneiro.

§ 2º Está dispensada de apresentar a garantia a que se refere o inciso II do § 1o a empresa cujo patrimônio líquido, comprovado anualmente, por ocasião do balanço, exceder R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

§ 3º Na hipótese de representação legal de empresa estrangeira, o patrimônio líquido do representante, para efeito do disposto no § 2o, poderá ser substituído por carta de crédito de valor equivalente.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho, delineado como um estudo bibliográfico, foi realizado um levantamento sobre as competências institucionais do TMC no Brasil.

Abordou-se também o papel que pode ser desempenhado pelo OTM nos recintos alfandegários e a dificuldade para adquirir seguro que acoberte a operação multimodal.

Além disso, apresentou-se o disposto na regulamentação específica e as estatísticas em se tratando da habilitação do OTM. Conforme salientado, até o final de 2004, havia dificuldades para habilitação do OTM devido à exigência de apresentação de apólice de seguro de responsabilidade civil, no momento da inscrição.

Embora a dificuldade quanto ao requisito para habilitação tenha sido sanada, ainda existem outras relacionadas à operação que abrangem, além do aspecto documental, e questões ligadas indiretamente à emissão do CTMC referentes às questões conceituais, à alíquota do ICMS, à compensação de créditos tributários, à isenção das operações de transporte de produtos para exportação e à incidência de ISS e ICMS no mesmo documento fiscal. Vislumbra-se que o debate para a transformação do CMTC em documento eletrônico possa promover a solução quantos aos aspectos operacionais de emissão desse conhecimento.

Como exposto, vários órgãos estão envolvidos na regulamentação do TMC, nas esferas federal, distrital, estadual e municipal, com competências não somente em relação à operação de transporte, mas também à normatização de seguros, ao controle aduaneiro e aos aspectos tributários. Ressalte-se a necessidade de constante integração entre esses órgãos, no que se refere a decisões que impactem o TMC. Ademais, deve-se aprofundar a discussão quanto ao seguro, que praticamente não é utilizado, e quanto aos procedimentos aduaneiros.

8. BIBLIOGRAFIA

ALADI. 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 ALADI/SEC/Estudio 194, Uruguay, 2008.

ALBAN, M. Transportes e Logística: os modais e os desafios da Multimodalidade. Fundação Luís Eduardo Magalhães. 2. ed. Salvador, BA, 2004.

ANTT. O Multimodalismo no Brasil e o Papel da ANTT. Trabalho da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, SUCAR/GEROC, Brasília, DF, 2006.

BRASIL. Lei nº 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. Denominado Código Tributário Nacional. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/15172.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975. Dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e da outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1975. REVOGADA. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L6288.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Lei nº. 9478, de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19478.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2014

BRASIL. Lei nº. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9611.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o CONIT, a ANTT, a ANTAQ e o DNIT dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm Acesso em 25 de fevereiro de 2014

BRASIL. Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.683.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 1966. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0073.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº. 80.145, de 15 de agosto de 1977. Regulamenta a lei 6288, de 11/12/1975, que dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1977. [REVOGADO] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D80145.htm#art36 . Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº. 92.461, de 12 de maio de 1986. Altera os parágrafos 3º e 4º do artigo 22 do decreto 80.145, de 15/08/1977, que regulamenta a lei 6.288, de 11/12/1975, que dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1986. REVOGADO Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92461.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº. 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 República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1563.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014

BRASIL. Decreto nº. 3.411, 12 de abril de 2000. Regulamenta a Lei nº 9.611, de 1998, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, altera os Decretos nº 91.030, de 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3411.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº 4.130 de 13 de fevereiro de 2002. Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4130.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000. Dispõe sobre a estrutura e o funcionamento do Conselho de Aviação Civil - CONAC e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3564.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº. 5.276, de 21 de novembro de 2004. Altera os arts. 2º e 3º do decreto nº 3.411, de 2000, que regulamenta o transporte multimodal de cargas, instituído pela lei nº 9.611, de 1998, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5276.htm#art3. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Resolução do Senado Federal nº 22, 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 República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1989. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=132875>. Acesso em março de 2012.

BRASIL. Resolução do Senado Federal nº 95 de 13 de dezembro de 1996. Fixa alíquota para cobrança do ICMS. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1989. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=145099>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Resolução CNSP Nº 94, de 30 de setembro de 2002. Revoga a Resolução CNSP nº 37, de 2000, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2002. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Ajuste SINIEF nº 06, 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 República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2003. Disponível em: <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Ajuste SINIEF nº 07, 30 de setembro de 2005. Institui a Nota Fiscal Eletrônica e o Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2005. Disponível em: <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Ajuste SINIEF nº 09, 25 de outubro de 2007. Institui o Conhecimento de Transporte Eletrônico e o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2007. Disponível em: <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Ajuste SINIEF nº 21, de 10 de dezembro de 2010. Institui o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais MDF-e. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2010. Disponível em: < <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Ajuste SINIEF nº 18, de 21 de dezembro de 2011. Altera o Ajuste SINIEF 09/07, que institui o Conhecimento de Transporte Eletrônico e o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2011. Disponível em: <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Convênio SINIEF nº 06, de 21 de fevereiro de 1989. Institui os documentos fiscais que especifica e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1989. Disponível em: < <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Convênio ICMS nº 90, de 22 de agosto de 1989. Dispõe sobre a emissão de conhecimento de transporte na prestação intermodal. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1989. Disponível em: < <https://www1.fazenda.gov.br/confaz/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Circular SUSEP nº 40, de 29 de maio de 1998. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - OTM, no âmbito do MERCOSUL. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1998. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Circular SUSEP nº 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 República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2002. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Circular SUSEP nº 421, de 1º de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C). **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2011. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/biblioteca.aspx>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Resolução ANTT nº 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 1998, e o Decreto nº 1.563, de 1995. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 2004. <http://www.antt.gov.br/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009. Aprova o Regimento Interno e a Estrutura Organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Brasília, DF, 2009. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

BRASIL. Resolução ANTT nº 3.688, de 15 de junho de 2011. Institui a Agenda Regulatória no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres e aprova a Agenda para o biênio 2011/2012. Brasília, DF, 2011. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/>. Acesso em 26 de fevereiro de 2014.

CLULOW, J. Multimodal Transport in South Africa. 19f. Dissertação (Master of Laws) – University of Cape Town. Disponível em: < <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/clulow.htm>. Acesso em 22 de março de 2012.

CNT/COPPEAD. Transporte de cargas no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país, Diagnóstico e plano de ação. Rio de Janeiro, RJ, 2002.

CUNHA, D. O controle Aduaneiro nos Recintos Alfandegados do Porto de Santos – SP. Disponível em: <www7.unaerp.br/.../601-o-controle-aduaneiro-nos-recintos-alfandegados>. Acesso em 22 de março de 2012

FLEURY, P. Vantagens Competitivas e Estratégicas no Uso de Operadores Logísticos. Disponível em: <http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-public.htm>. Acesso em 22 de março de 2012

PEREIRA, A e LEAL, J. Os recentes avanços da multimodalidade no Brasil. In: III Seminário de Logística. Organização: Mestrado Profissional em Logística / DEI, PUC-Rio de Janeiro, RJ, 2008.

SÃO PAULO (Estado). Decisão Normativa CAT- 11, de 22 de junho de 2009. Trata do ICMS - Serviço de transporte intermunicipal ou interestadual com a utilização de diferentes modalidades de transporte - Necessidade de emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas. Diário Oficial do Estado, São Paulo, SP, 2009.

UNB - Universidade de Brasília e ANTT. Entraves Burocráticos, Exigências Legais e Tributárias do Transporte Multimodal Relatório ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. ENC/UnB – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília, DF, 2011. Disponível em:<<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4963/Multimodal.html>>. Acesso em 22 março de 2012.

Portais:

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – Página da Internet, disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>.

MT –Ministério dos Transportes - Página da Internet, disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/noticia/conteudo/id/23186/module/default>>.

RFB – Receita Federal do Brasil - Página da Internet, disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br>>.

SUSEP –Superintendência de Seguros Privados - Página da Internet, disponível em: <<http://www.susep.gov.br>>.