

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 801, DE 2024

Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ARLINDO CHINAGLIA

I - RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 10 de setembro de 2024, a Mensagem nº 801, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos dos Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Fazenda e dos Transportes, EMI nº 00116/2024 MRE MF MT, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49, combinado com o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, do texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes, pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



A Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975)

tem como objetivo facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários por meio da simplificação e da harmonização de formalidades administrativas relacionadas ao transporte internacional, em especial daquelas aplicáveis nas fronteiras. O acordo está baseado em cinco pilares: necessidade de aprovação de veículos e contêineres, sistema de garantia internacional, uso de Cadernetas TIR, reconhecimento recíproco dos controles aduaneiros e acesso controlado ao sistema TIR. A Convenção é composta por breve preâmbulo, 64 artigos e 11 anexos técnicos, que passamos a descrever resumidamente.

O **Artigo 1º** da Convenção elenca um conjunto de definições jurídicas necessárias à sua aplicação. Destacamos, nesse sentido, as definições de “operação TIR” (“parte de um transporte TIR realizado em uma Parte Contratante de uma unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito) para uma unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito)”); “início e fim de uma operação TIR” (quando “o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de partida ou entrada (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada e que a Caderneta TIR tenha sido aceita pela unidade aduaneira” e quando veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada”, respectivamente); “combinação de veículos” (“veículos atrelados que realizam a circulação rodoviária como uma unidade”); e “quitação de uma operação TIR”, que “significará a certificação pelas autoridades aduaneiras de que a operação TIR foi finalizada corretamente em uma Parte Contratante”.

O **Artigo 2º** define o âmbito de aplicação da Convenção, qual seja, o transporte de mercadorias sem recarga intermediária, em veículos rodoviários, combinações de veículos ou em contêineres, através de uma ou mais fronteiras entre uma unidade aduaneira de partida de uma Parte Contratante e uma unidade aduaneira de destino de outra ou da mesma Parte



Contratante, contanto que uma parte do trajeto entre o início e o fim do transporte TIR seja realizado por meio rodoviário.

O **Artigo 3º** da Convenção limita a aplicação das disposições da Convenção a operações de transporte realizadas i) por meio de veículos rodoviários e combinações de veículos e contêineres previamente aprovados nos termos das condições estabelecidas pelo Capítulo III da Convenção; ii) por meio de outros veículos rodoviários ou combinações de veículos ou outros contêineres em conformidade com as condições estabelecidas no Capítulo III da Convenção; ou iii) por veículos rodoviários ou veículos especiais, como ônibus, guindastes, varredoras mecânicas, betoneiras, entre outros, exportados e, portanto, equiparados a mercadorias que se deslocam por seus próprios meios de uma unidade aduaneira de partida para uma unidade aduaneira de destino segundo as condições enumeradas no Capítulo III

Os **Artigos 4º e 5º** tratam de princípios da Convenção TIR, como a isenção das mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR em relação ao pagamento ou ao depósito de tarifas e impostos aduaneiros ou, como regra geral, a inspeções aduaneiras de trânsito. Não obstante, a fim de evitar abusos, as autoridades aduaneiras poderão, em casos excepcionais, e particularmente quando houver suspeita de irregularidades, realizar a verificação das mercadorias nessas unidades aduaneiras.

O Capítulo II da Convenção TIR, que abrange os arts. 6º ao 11, dispõe acerca da emissão das Cadernetas TIR. O **Artigo 6º** condiciona a emissão das Cadernetas TIR, diretamente pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante ou por meio de associações correspondentes, e a atuação dessas autoridades como garantidores ao respeito às condições e requisitos previstos no Anexo 9, Parte I da Convenção.

O **Artigo 7º** isenta os formulários das cadernetas TIR de tarifas e de impostos de importação e exportação, bem como de qualquer restrição de importação e de exportação.

O **Artigo 8º** dispõe que a associação garantidora deverá comprometer-se a pagar até o máximo do montante garantido das tarifas e



impostos de importação e exportação devidos, acrescidos de quaisquer juros de mora devidos em conformidade com as leis e regulamentos aduaneiros da Parte Contratante quando tiver sido constatada irregularidade que enseje demanda contra a associação garantidora em conexão com uma operação TIR. Cada Parte Contratante deverá determinar o valor máximo por caderneta TIR que poderá ser exigido da associação garantidora.

O **Artigo 9º** dispõe que a associação garantidora deverá determinar o período de validade da caderneta TIR por meio da especificação da data final de validade, após a qual a caderneta não poderá ser apresentada na unidade aduaneira de partida para aceitação. Uma vez que tenha sido aceita pela unidade aduaneira de partida, a caderneta TIR permanecerá válida até a conclusão da operação na unidade aduaneira de destino.

O **Artigo 10** dispõe que a quitação de uma operação TIR deve ocorrer sem atraso e que, após a quitação, as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante não poderão mais demandar a associação garantidora, exceto nos casos nos quais o certificado de finalização da operação TIR tenha sido obtido de forma imprópria ou fraudulenta.

O **Artigo 11** traz previsões acerca da não quitação de uma operação TIR, situação na qual as autoridades competentes deverão notificar o titular da Caderneta TIR bem como a associação garantidora da não quitação.

O capítulo III, que abrange os arts. 12 a 35 dispõe sobre o transporte de mercadorias ao abrigo da Caderneta TIR.

O **Artigo 12** limita a aplicação das disposições relativas à “aprovação de veículos e de contêineres” e ao “transporte realizado ao abrigo de uma Caderneta TIR” ao fato de que todo veículo rodoviário deve, quanto à sua construção e equipamentos, obedecer às condições estabelecidas no Anexo 2 da Convenção e deve ter sido aprovado em conformidade com o procedimento estabelecido no Anexo 3 da Convenção. Ademais, o certificado de aprovação deverá estar em conformidade com o modelo reproduzido no Anexo 4.

O **Artigo 13**, analogamente, limita a aplicação das referidas disposições à construção de contêineres em conformidade com as condições



da Parte I do Anexo 7 e à aprovação nos termos da Parte II do mesmo Anexo. Ademais, este artigo estabelece que os contêineres aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, em conformidade com a Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1956, dos acordos dela derivados concluídos sob a égide das Nações Unidas, da Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1972, ou de quaisquer instrumentos internacionais que possam substituir ou modificar a Convenção em análise deverão ser aceitos para o transporte efetuado ao abrigo do procedimento TIR, sem a necessidade de nova aprovação.

O **Artigo 14** reserva às Partes Contratantes o direito de não reconhecer a validade da aprovação de veículos rodoviários ou dos contêineres que não atendam às condições previstas nos arts. 12 e 13. Ademais, caso o veículo rodoviário ou o contêiner deixem de cumprir com as condições que justificaram sua aprovação, o veículo ou contêiner deverá ser restaurado a seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

Os arts. 15 a 28 tratam do transporte realizado ao abrigo de uma Caderneta TIR. O **Artigo 15** veda a exigência de qualquer documento aduaneiro especial ou exigência para a importação temporária de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo do procedimento TIR.

O **Artigo 16** prevê o uso de placa retangular com a inscrição “TIR”, conforme especificações do Anexo 5, para quando um veículo rodoviário ou combinação de veículos estiver realizando um transporte TIR.

O **Artigo 17** dispõe que somente uma Caderneta TIR deverá ser emitida para cada veículo ou contêiner, ao passo que uma única Caderneta TIR poderá ser emitida para uma combinação de veículos ou para vários contêineres, desde que o manifesto das mercadorias cobertas pela Caderneta TIR liste, separadamente, o conteúdo de cada veículo ou contêiner. Ademais, a caderneta TIR será válida para apenas uma viagem e deverá conter ao menos o número de folhas destacáveis necessárias para o transporte TIR em questão.

O **Artigo 18** limita o número total de unidades aduaneiras de partida e de destino a oito, bem como a apresentação da Caderneta TIR nas



unidades de destino somente se todas as unidades de partida a tenham aceitado. Ademais, as autoridades aduaneiras podem limitar o número máximo de unidades aduaneiras de partida ou de destino a qualquer quantidade entre três e sete.

O **Artigo 19** estabelece o dever de que as autoridades aduaneiras do país de partida deverão tomar as medidas necessárias para se assegurarem da exatidão do manifesto de cargas e para a aposição dos lacres aduaneiros ou para a verificação dos lacres aduaneiros apostos sob a responsabilidade de tais autoridades por pessoas devidamente autorizadas.

Nos termos do **Artigo 20**, no caso de uma união aduaneira ou econômica, as autoridades aduaneiras competentes poderão determinar um prazo e exigir que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner siga uma rota preestabelecida.

O **Artigo 21** estabelece o dever de sejam apresentados o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner, bem como a carga e a Caderneta TIR correspondente, perante as autoridades aduaneiras.

O **Artigo 22** estabelece a regra geral de que as autoridades aduaneiras das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros das demais Partes, desde que intactos, conferindo-lhes, em seu território, a proteção legal concedida aos lacres nacionais. Há, contudo, a possibilidade de que essas autoridades aduaneiras adicionem seus próprios lacres, caso os requisitos de controle o demandem.

O **Artigo 23** veda, exceto em casos especiais, que as autoridades aduaneiras exigem que veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres sejam escoltados no território de seu país às custas dos transportadores ou que, durante o percurso, sejam verificados veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres ou inspecionadas suas cargas. Assim, caso as autoridades aduaneiras realizem inspeções da carga, elas deverão fazer referência aos novos lacres apostos, bem como à natureza dos controles efetuados, na Caderneta TIR, nos termos do **Artigo 24**.

Nos termos do **Artigo 25**, a violação de lacres durante o percurso, exceto nas circunstâncias previstas nos arts. 24 e 35, ou a destruição



ou dano a mercadorias sem a violação dos lacres ensejará o procedimento previsto no Anexo 1 da Convenção de uso da Caderneta TIR, sem prejuízo à aplicação da legislação nacional.

No que se refere ao transporte realizado parcialmente no território de um Estado que não é Parte Contratante da Convenção, o **Artigo 26** prevê a suspensão do transporte TIR. Quando a viagem retornar a território de uma Parte Contratante, as autoridades aduaneiras dessa Parte deverão aceitar, novamente, a Caderneta TIR, contanto que os lacres aduaneiros e/ou as marcas de identificação permaneçam intactos. Nesses casos de suspensão e retomado do transporte TIR, as unidades aduaneiras deverão ser consideradas unidades aduaneiras de saída em trânsito e unidades aduaneiras de entrada em trânsito, respectivamente.

Conforme o **Artigo 27**, há a possibilidade de substituição de unidade aduaneira de destino inicialmente designada.

O **Artigo 28** dispõe que a finalização de uma operação TIR deverá ser certificada, com ou sem reservas fundamentadas, sem atraso pelas autoridades aduaneiras. Irregularidades cometidas sob outro regime aduaneiro ou sistema de controle aduaneiro não poderão ser atribuíveis ao titular da Caderneta TIR ou a terceiro que aja em seu nome.

Os arts. 29 a 35 tratam de disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas. O **Artigo 29** faculta, de acordo com as disposições da seção e decisão das autoridades da unidade aduaneira de partida, que as mercadorias pesadas ou volumosas possam ser transportadas em veículos ou contêineres não lacrados, desde que as referidas mercadorias e quaisquer acessórios transportados conjuntamente possam ser facilmente identificados pela descrição fornecida ou se podem receber lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação para prevenir qualquer substituição ou subtração das mercadorias.

Os **Artigos 30, 31 e 32** estipulam que as demais disposições da Convenção, salvo as exceções previstas na seção em análise, se aplicam às mercadorias pesadas e volumosas, que a responsabilidade da associação garantidora deverá abranger não apenas as mercadorias enumeradas na



caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não enumeradas na caderneta, se encontrem na plataforma de carregamento ou entre as mercadorias enumeradas na caderneta TIR e que a capa e todas as folhas da caderneta TIR deverão conter a indicação “mercadorias pesadas ou volumosas” em negrito, em inglês ou em francês.

O **Artigo 33** faculta às autoridades da unidade aduaneira a possibilidade de exigir anexos à Caderneta TIR, tais como listas de volumes, fotografias, desenhos e outros, conforme necessário para a identificação das mercadorias transportadas.

O **Artigo 34** estabelece que as Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros e marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes, contudo, as unidades aduaneiras de trânsito poderão afixar lacres ou marcas de identificação complementares, registrando os detalhes dos novos lacres ou marcas de identificação nas folhas da Caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes da Caderneta TIR. Nos termos do **Artigo 35**, em caso de necessária inspeção de carga e consequente rompimento dos lacres ou remoção das marcas de identificação, as autoridades aduaneiras deverão registrar novos lacres ou marcas de identificação na Caderneta TIR, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes da Caderneta.

O Capítulo IV da Convenção TIR, que abrange os arts. 36 a 42 *ter* trata das irregularidades. Segundo os **Artigo 36** e **37**, violações da Convenção em análise sujeitam o autor às sanções previstas na legislação do país onde a violação for cometida. Quando não for possível determinar o território onde a irregularidade foi cometida, considerar-se-á o território da Parte Contratante onde a irregularidade for detectada.

O **Artigo 38** dispõe acerca do direito de uma Parte Contratante excluir da operação da Convenção, de forma temporária ou permanente, qualquer pessoa culpada de uma infração grave ou repetida contra as leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis ao transporte internacional de mercadorias. A referida exclusão implica notificação sem atraso às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território a pessoa em questão



estiver estabelecida ou domiciliada, às associações do país ou território aduaneiro onde a infração tenha sido cometida e ao Conselho Executivo TIR.

O **Artigo 39** dispõe que pequenas discrepâncias em termos de prazos, itinerário, manifesto de mercadorias da caderneta TIR e o conteúdo de um veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner não deverão ser consideradas infrações à Convenção quando for comprovado que tais erros não ocorreram devido a erros cometidos intencionalmente ou por negligência quando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

O **Artigo 40** isenta o titular da Caderneta TIR em face de discrepâncias descobertas pelas administrações aduaneiras dos países de partida e de destino quando as discrepâncias forem relacionadas aos procedimentos aduaneiros que precederam ou se seguiram a um transporte TIR e nos quais o titular não estava envolvido.

O **Artigo 41**, por sua vez, dispensa o pagamento de tarifas e impostos normalmente exigíveis nos casos mercadorias destruídas ou irremediavelmente perdidas.

Os **Artigos 42, 42 bis e 42 ter** dispõem que, mediante solicitação justificada de uma Parte Contratante, devem ser fornecidas informações relacionadas a discrepâncias ou mercadorias destruídas ou perdidas ao longo do itinerário; que as autoridades competentes podem tomar as medidas de controle nacionais e internacionais apropriadas, desde que imediatamente comunicadas ao Conselho Executivo TIR para análise de sua conformidade com a Convenção; e que as autoridades competentes das Partes Contratantes deverão fornecer às associações habilitadas as informações por elas solicitadas para cumprir com o compromisso relacionado à habilitação de uso das Cadernetas TIR, nos termos do Anexo 9.

O **Artigo 43** dispõe sobre as notas explicativas dos anexos 6, 7 e 11 acerca da interpretação da Convenção TIR.

O Capítulo VI trata de disposições diversas e abrange os arts. 44 a 51.



O **Artigo 44** dispõe sobre a concessão de facilidades às associações garantidoras para a transferências de divisas necessárias para o pagamento às autoridades das Partes Contratantes e para o pagamento de exemplares da Caderneta TIR enviados às associações garantidoras.

O **Artigo 45** dispõe sobre a obrigação de que cada Parte Contratante publique a lista de unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino aprovadas para o processamento das operações TIR.

O **Artigo 46** isenta os serviços aduaneiros prestados em conexão com as operações alfandegárias mencionadas na Convenção em relação a qualquer cobrança, exceto quando prestados em data, horário ou local distinto dos indicados para as operações, ao passo que o **Artigo 47** dispõe que restrições e de controles impostos por regulamentos nacionais por motivos de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas, ou por razões veterinárias ou fitopatológicas, bem como as cobranças conexas a essas restrições ou controles, não são impedidos pelas normas da Convenção.

Os **Artigos 48 e 49** dispõem que a Convenção TIR não impede que as Partes Contratantes formem uma união aduaneira ou econômica ou adotem disposições especiais a respeito das operações de transporte que se iniciem, terminem ou atravessem seus territórios, nem que sejam implementadas facilidades maiores por meio de disposições unilaterais, bilaterais ou multilaterais, desde que, em ambos os casos, não diminuam as facilidades previstas na Convenção TIR.

O **Artigo 50** prevê que as Partes Contratantes comunicarão umas às outras, mediante solicitação, as informações necessárias para a implementação das disposições da Convenção.

O **Artigo 51** dispõe que os anexos são parte integrante da Convenção.

O Capítulo VII refere-se às cláusulas finais, arts. 52 a 64.

O **Artigo 52** trata dos procedimentos de assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e acessão à Convenção, ao passo que o **Artigo 53** trata da entrada em vigor do referido instrumento multilateral e os **Artigos 54 e 55** de sua denúncia e extinção, respectivamente.



O **Artigo 56** dispõe que a Convenção em análise revoga e substituiu a Convenção TIR de 1959, prevendo que certificados de aprovação emitidos com base na Convenção de 1959 deverão ser aceitos enquanto válidos ou sob reserva de renovação, contanto que os veículos e contêineres continuem cumprindo as condições originalmente aprovadas.

O **Artigo 57** dispõe acerca do sistema de solução de controvérsias da Convenção, baseado em negociações diretas, outros meios pacíficos de solução de controvérsias ou, caso esses meios falhem, por meio da submissão do diferente a um tribunal arbitral composto por um árbitro indicado por cada Parte, os quais indicarão um presidente. Caso as partes não indiquem árbitros no prazo de três meses ou caso esses árbitros não logrem eleger o presidente, qualquer uma das Partes poderá solicitar ao Secretário-Geral da ONU (SGNU) que indique um árbitro ou presidente do tribunal arbitral.

O **Artigo 58** dispõe sobre as reservas permitidas no âmbito da Convenção, as quais se limitam ao art. 57, parágrafos 2º a 6º, ou seja, aos termos de resolução de controvérsias por meio de tribunal arbitral.

O **Artigo 58 bis** dispõe sobre o Comitê Administrativo, composto por todas as Partes Contratantes, nos termos do Anexo 8. Conforme o **Artigo 58 ter**, o Comitê Administrativo estabelecerá o Conselho Executivo TIR, órgão subsidiário que executará tarefas também nos termos do Anexo 8. Haverá ainda, segundo o **Artigo 58 quater**, um Órgão Técnico de Implementação, nos termos do Anexo 11.

O **Artigo 59** dispõe acerca dos procedimentos relativos à emenda da Convenção e de seus anexos. Qualquer Parte Contratante pode propor emendas, as quais serão examinadas pelo Comitê Administrativo, nos termos do Anexo 8, e adotadas por dois terços dos membros presentes e votantes durante a sessão do referido Comitê. A adoção de uma emenda deverá ser comunicada pelo SGNU às Partes para aceitação. As Partes poderão objetar a proposta de emenda, tornando-a sem efeito, por meio de comunicação da referida objeção ao SGNU. Porém, caso não haja qualquer objeção, a proposta de emenda entrará em vigor para todas as Partes Contratantes após o decurso de três meses.



Os **Artigos 60 e 60 bis** preveem procedimentos especiais para os anexos 1 a 10 e 11, respectivamente. Propostas de emenda aos anexos 1 a 10, examinadas em conformidade com os procedimentos do Artigo 59, entrarão em vigor em data a ser determinada pelo Comitê Administrativo, por maioria de dois terços dos presentes e votantes, quando de sua aprovação, a menos que um quinto ou cinco Estados (o que for menor) que são Partes Contratantes notifiquem o SGNU acerca de sua objeção à emenda. No caso do Anexo 11, o procedimento especial prevê que o referido Anexo e suas emendas entrarão em vigor três meses após o término do período de doze meses posterior à data de comunicação do SGNU às Partes Contratantes exceto quando essas Partes o tenham notificado por escrito acerca da não aceitação do Anexo 11. Caso a Parte retire a referida notificação, o Anexo 11 entrará em vigor após o decurso de seis meses.

Cabe destacar, conforme a Mensagem nº 801, que a vigência automática das emendas à Convenção TIR e a seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo independe de ratificação, razão pela qual o Poder Executivo recomenda que o Congresso Nacional se manifeste, expressamente, acerca da aprovação desses dispositivos específicos da Convenção.

O **Artigo 61** dispõe sobre solicitações, comunicações e objeções relacionadas à entrada em vigor de uma emenda.

O **Artigo 62** dispõe acerca da Conferência de Revisão da Convenção, a qual pode ser solicitada por qualquer Parte Contratante mediante notificação dirigida ao SGNU.

O **Artigo 63** dispõe sobre o dever do SGNU notificar os Estados membros da ONU acerca de assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e acessões; as datas de entrada em vigor desta Convenção; as denúncias efetuadas nos termos do artigo 54; a extinção da Convenção em análise; e as reservas formuladas a ela.

O **Artigo 64** dispõe acerca do texto original da Convenção, cujo depositário será o SGNU, o qual deverá enviar cópias fiéis e autenticadas para todas as Partes Contratantes e para outros Estados-membros da ONU, nos termos do art. 52.

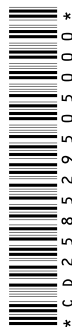


Os anexos técnicos da Convenção dispõem acerca dos seguintes aspectos do transporte internacional rodoviário de mercadorias:

- a) Anexo 1 – Modelo da Caderneta TIR;
- b) Anexo 2 – Regulamento relativo às Condições Técnicas Aplicáveis aos Veículos Rodoviários que Poderão Ser Aceitos para Transporte Internacional sob Lacração Aduaneira;
- c) Anexo 3 – Procedimento de Aprovação de Veículos Rodoviários que Atendam às Condições Técnicas Previstas no Regulamento do Anexo 2;
- d) Anexo 4 – Modelo de Certificado de Aprovação de um Veículo Rodoviário;
- e) Anexo 5 – Placas TIR;
- f) Anexo 6 – Notas explicativas;
- g) Anexo 7 – Anexo relativo à Aprovação de Contêineres;
- h) Anexo 8 – Composição, Funções e Regras de Procedimento do Comitê Administrativo e do Conselho Executivo TIR;
- i) Anexo 9 – Acesso ao Procedimento TIR;
- j) Anexo 10 – Informações a Serem Fornecidas pelas Partes Contratantes às Associações Autorizadas (nos termos do Artigo 42 *ter*) e a uma Organização Internacional (nos termos do Artigo 6.2 *bis*);
- k) Anexo 11 – O Procedimento eTIR.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR



A Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, é um tratado multilateral que visa à facilitação do transporte internacional de mercadorias no modal rodoviário por meio da harmonização de procedimentos aduaneiros e instituição de garantias financeiras.

Negociada no âmbito da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), a primeira Convenção TIR foi concluída em 1949, configurando-se como um dos instrumentos precursores da lógica de integração econômica do período posterior à Segunda Guerra Mundial. Em 1959, houve a adoção de nova Convenção TIR, a qual foi substituída pela Convenção TIR de 1975, ora em análise.

A Convenção TIR constitui um dos mais bem-sucedidos tratados internacionais de transporte, uma vez que cria o único sistema universal de trânsito aduaneiro em operação e serve de inspiração para sistemas análogos de escopo regional. Atualmente, ela conta com 78 Partes Contratantes (77 países e a União Europeia) em cinco continentes e poderá representar significativos ganhos comerciais para o Brasil, pois proporciona maior celeridade aos controles aduaneiros fronteiriços, reduzindo entraves burocráticos e custos logísticos. Há, inclusive, ganhos de eficiência e tempo decorrentes da Convenção, uma vez que as medidas de controle alfandegário tomadas no país de partida devem ser aceitas por todos os países de trânsito e de destino, evitando-se procedimentos redundantes. Todos esses fatores contribuem para a melhoria do ambiente de negócios, inclusive porque o tratado em análise torna mais simples e menos onerosas as garantias internacionais do transporte de cargas.

As disciplinas da Convenção garantem maior segurança aduaneira e da cadeia logística, pois há a exigência para que contêineres e compartimentos de carga sejam pré-aprovados, sem alterações no conteúdo da carga e do manifesto, com envio eletrônico de informações às autoridades aduaneiras, as quais podem verificar, em tempo real, o estado das cadernetas TIR e comunicar dados relativos ao fim de uma operação no sistema. Nesse sentido, ressalto que, desde maio de 2021, vigora o procedimento eletrônico



eTIR, de que trata o Anexo 11 da Convenção, reduzindo custos, inclusive ambientais, decorrentes da impressão e distribuição de Cadernetas, e incrementando a eficiência do sistema.

O tratado em análise poderá ser particularmente benéfico no que se refere à superação das dificuldades no trânsito internacional de veículos na Ponte Binacional Franco-Brasileira, que liga a Guiana Francesa, território ultramarino da França e, portanto, Parte Contratante da Convenção, ao município de Oiapoque, no Brasil. Atualmente, as normas que regem o transporte rodoviário internacional naquela localidade estão sob o amparo do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), o que gera descompasso normativo deletério ao comércio bilateral no norte da América do Sul.

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

No âmbito do MERCOSUL, a Convenção TIR já foi abordada pelo Subgrupo de Trabalho nº 14, dedicado ao tema da infraestrutura física, e pela Cúpula de chefes de Estado do bloco. Em agosto de 2024, o tema foi apresentado pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu (CODEFOZ), entidade que articula a sociedade civil, o setor produtivo e instituições públicas locais em defesa do desenvolvimento regional e que tem atuado como instância estratégica de articulação para a promoção da logística integrada e da inserção da região da tríplice fronteira nas cadeias internacionais de valor, e formalmente encaminhado pelo Parlamento do MERCOSUL (PARLASUL), em audiência pública realizada em Foz do Iguaçu.



Nas referidas discussões acerca do fortalecimento da infraestrutura, da logística e da livre circulação no âmbito do bloco, foram ressaltados os avanços e benefícios do Sistema TIR para o transporte rodoviário internacional, sobretudo para países mediterrâneos como o Paraguai e a Bolívia, caso venham também a se tornar Partes Contratantes da Convenção, sobretudo no que tange aos mecanismos de reconhecimento mútuo de controles e redução de trâmites aduaneiros.

Em razão da vocação temática desta Comissão, ressaltamos o § 9º da Mensagem nº 801/2024:

9. Cabe destacar, por fim, que, nos termos dos artigos 59, 60 e 60 *bis* da Convenção TIR, permite-se vigência automática de emendas à Convenção e seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes. Recomenda-se, portanto, que o Parlamento brasileiro, no momento de eventual aprovação da adesão da República Federativa do Brasil à Convenção, manifeste-se, de forma expressa, sobre a aprovação da aludida norma.

Nos termos do art. 58, não são possíveis reservas no que tange aos procedimentos relativos à emenda da presente Convenção, exceto no que se refere à solução de controvérsias, de modo que o Brasil não pode ratificar a Convenção TIR sem obrigar-se pelo procedimento de emendas adotadas por dois terços do Comitê Administrativo, composto por todas as Partes Contratantes.

Em regra, o direito constitucional brasileiro não acolhe a vigência internacional de tratados internacionais *stricto sensu* (com criação de vínculo obrigacional) sem a prévia aprovação congressual. Contudo, há casos de convenções técnicas, como a Convenção de Chicago de 1944 ou as convenções da Organização Marítima Internacional (OMI), que possuem sistema de vigência automática de emendas, sobretudo em relação a anexos técnicos, em que a vigência simultânea é imprescindível ao próprio objeto da coordenação técnica, para que protocolos, procedimentos e parâmetros orientadores de determinado setor sejam uniformizados entre diferentes jurisdições. Como esses procedimentos estão previstos nos textos dessas convenções aprovados pelo Congresso Nacional, entende-se que, ao avalizá-los, o Poder Legislativo admite procedimento específico de vigência



internacional dos instrumentos de emenda anterior aos procedimentos internos de aprovação congressional.

Ressaltamos que, além da exigência de quóruns qualificados de dois terços dos membros presentes e votantes do Comitê Administrativo, que engloba todos as Partes Contratantes (emendas à Convenção e aos Anexos, exceto o Anexo 11, que exige maioria das Partes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes), há um período de vacância anterior à entrada automática em vigor das emendas, oportunidade em que uma Parte (emendas à Convenção, art. 59) ou cinco Partes (emendas aos anexos técnicos, art. 60 e art. 60 bis) podem vetar a vigência da emenda. Assim, há plena oportunidade para o Brasil assegurar sua autonomia dentro das dinâmicas de evolução procedimental dos anexos da Convenção TIR.

Dessa forma, considerando a natureza do tratado em análise, em que a vigência simultânea dos procedimentos técnicos é essencial à própria coordenação entres as Partes, conforme processo descrito nos arts. 59, 60 e 60 *bis* da Convenção TIR, reputamos razoável admitir que as futuras alterações aos anexos técnicos e ao texto dessa Convenção entrem em vigor internacional e sejam posteriormente submetidas à aprovação congressional.

Em razão do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR de 1975, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo, e instamos os nobres pares para que votem no mesmo sentido.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado ARLINDO CHINAGLIA
Relator



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025**

(MENSAGEM Nº 801, DE 2024)

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, inclusive quanto ao procedimento de vigência automática de emendas à Convenção e a seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo após decurso de prazo para objeção, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes, conforme previsto nos artigos 59, 60 e 60 *bis* da referida Convenção.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão da referida Convenção, inclusive quanto às emendas referidas no *caput*, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2025.



Deputado ARLINDO CHINAGLIA
Relator

2025-13023

Apresentação: 27/08/2025 10:58:31.843 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 801/2024

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258529505000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

