



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
SUPERINTENDÊNCIA DE GOVERNANÇA REGULATÓRIA  
GERÊNCIA DE POLÍTICA REGULATÓRIA E REGULAÇÃO ECONÔMICA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4453/2019/GEREC/SUREG/DIR

**Interessado:** Sureg e AGEST

**Referência:** Processo nº 50500.423417/2019-01

**Assunto:** Relatório de **Avaliação de Resultado Regulatório-ARR** acerca dos adesivos de identificação visual dos veículos cadastrados no RNTNC – Resolução ANTT nº 4.799/2015

## 1. TÍTULO

1.1. Relatório de Avaliação de Resultado Regulatório-ARR, contemplando a estimativa do impacto na redução de fardo regulatório a partir da vigência da Resolução ANTT nº 5.847/2019, a qual revogou o art. 18 da Resolução ANTT nº 4.799/15, que dispunha sobre a obrigatoriedade de identificação visual de todos os veículos automotores de carga e implementos rodoviários cadastrados no RNTRC.

## 2. INTRODUÇÃO

2.1. A Avaliação de Resultados Regulatório - ARR é um dos instrumentos internacionalmente adotados como uma etapa importante para fortalecer o ciclo regulatório. Esse instrumento busca responder não somente “o que” está acontecendo, mas também investigar “por que” algo tem ocorrido (ou não), “quem” foi afetado e o “quanto” mudou como consequência da ação regulatória (OCDE, 2015).

2.2. Para a boa prática regulatória, conforme recomenda a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2012), são necessárias, dentre outras ações, observar os custos e benefícios da atuação regulatória, sua eficiência e consistência para assim contribuir aos objetivos planejados. Ademais, sugere-se que a ARR seja realizada em situações de dispensa da Análise de Impacto Regulatório - AIR, ou em casos de maior complexidade, tal como aqueles em que houve realização de AIR de nível II (Presidência da República, 2018).

2.3. A ARR, como um dos instrumentos de melhoria regulatória, é utilizada no Reino Unido como uma avaliação para as seguintes vertentes (Presidência da República, 2018):

- Ao processo: analisa a ação implementada, considerando os processos empregados e como eles contribuíram para o sucesso ou fracasso na obtenção dos objetivos esperados;
- Ao impacto: analisa se a ação implementada de fato agiu sobre o problema identificado, quais impactos positivos ou negativos foram gerados e como eles se distribuíram entre os grupos;
- À Análise econômica: analisa se os benefícios gerados pela ação implementada superaram os custos.

2.4. É fundamental salientar que a sensibilização e conscientização desse instrumento na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está ocorrendo de forma gradual, à semelhança da AIR, a fim de criar trilhas de aprendizagem e ampliar a compreensão sobre a finalidade da institucionalização de boas práticas regulatórias.

2.5. Diante disso, analisou-se o impacto na redução de fardo regulatório a partir da vigência da Resolução ANTT nº 5.847/2019, a qual revogou o art. 18 da Resolução ANTT nº 4.799/15, que dispunha sobre a obrigatoriedade de identificação visual de todos os veículos automotores de carga e implementos rodoviários cadastrados no RNTRC.

## 3. OBJETIVO

3.1. O objetivo deste trabalho é apresentar a Análise de Resultado Regulatório - ARR de uma das medidas adotadas por meio da Resolução ANTT nº 5.847 de 21 de maio de 2019, que

resultou em alteração da Resolução nº 4.799[1], de 27 de julho de 2015, implicando na desburocratização e redução de custos aos entes regulados. Em resumo, será apresentada uma estimativa da redução de custos ao setor, devido a retirada da obrigatoriedade de identificação visual, por meio de adesivos, dos veículos automotores de carga e implementos rodoviários cadastrados no RNTRC.

3.2. A elaboração de ARR deste tipo faz parte da estratégia da ANTT para fomentar a cultura organizacional de mensuração e comprovação de impactos regulatórios, de forma a contribuir ao êxito da implantação da Política de Redução do Fardo Regulatório-PRFR.

#### 4. IDENTIFICAÇÃO VISUAL DOS VEÍCULOS CADASTRADOS NO RNTRC

4.1. Primeiramente, vale destacar que a edição da Resolução ANTT nº 5.847/2019 é, em linhas gerais, produto de uma ARR, ainda que não tenha sido produzido um documento com essa denominação específica nos autos dos processos que contemplam as razões e justificativas para a alteração da Res. nº 4.799/2015, quais sejam, processos 50500.314588/2019-31 e 50500.315144/2019-13.

4.2. O documento “Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR” (Presidência da República, 2018), contém um capítulo dedicado à conceituação da ARR, o qual exemplifica situações em que é necessário reavaliar a efetividade e eficácia de regulações:

*“Conforme ressaltado pela autoridade Australiana (2011), mesmo que todas as regulações sejam sujeitas a rigorosos processos de avaliação de impacto regulatório (ex ante), há sempre a possibilidade da ocorrência de fatores imprevisíveis ou de alterações de contexto, de mudanças tecnológicas ou de adaptações incontornáveis no comportamento dos agentes após a implementação de uma ação. Além disso, os efeitos de uma regulação podem ser alterados por outras normas, regulações ou leis criadas ou alteradas posteriormente à sua entrada em vigor. Assim, no médio e longo prazo, uma regulação que inicialmente era efetiva e eficaz pode ficar ultrapassada ou inadequada” (grifamos)*

4.3. Observa-se nos autos dos processos 50500.314588/2019-31 e 50500.315144/2019-13 que foi vislumbrada tanto pela Suroc quanto pela Sufis a “ocorrência de alterações de contexto e de mudanças tecnológicas” que tornaram a regra disposta no artigo 18 da Res. nº 4.799/2015 “ultrapassada” e “inadequada”. Os dois processos se iniciam com despachos (docs SEI nºs 0166692 e 0175383) da Suroc para a Sufis solicitando um posicionamento quanto à necessidade de alteração da Resolução nº 4.799/2015.

4.4. No despacho SEI 0166692, de 17/04/2019, a Suroc foi mais específica ao solicitar um posicionamento quanto à relevância da identificação visual dos veículos no processo de fiscalização, considerando que uma das funções precípua dessa obrigação era facilitar o processo de fiscalização presencial, mas que, todavia, houvera uma mudança de paradigma na fiscalização com a implantação dos 55 pontos do Canal Verde Brasil[2]. A Suroc destacou ainda que “a produção dos adesivos de identificação do RNTRC junto às gráficas especializadas, os processos de distribuição dos adesivos para os Pontos de Atendimento, o controle de estoque, a distribuição e os procedimentos de associação do código do adesivo à placa do veículo geram custos às entidades que atuam em cooperação com ANTT para os serviços relativos ao RNTRC que são transferidos aos transportadores no momento do cadastro.”

4.5. Em resposta, a Gefis/Sufis, por meio do Despacho SEI nº 0179719, de 22/04/2019, destacou que não identifica “função do adesivo do RNTRC para a modelagem da fiscalização aplicada atualmente e que está voltada para um incentivo à autorregulação, promovendo a redução do Custo Brasil. Dessa forma, a obrigatoriedade do adesivo RNTRC prevista pela Resolução nº 4799/15 vem demonstrando, ao longo do tempo, perda de eficácia e exigência desnecessária”. E elencou motivos que corroboram esse entendimento:

1. Da desburocratização.

*-Exigir a apresentação de adesivo com informações que, atualmente podem ser verificadas por outros dispositivos de controle já existentes na configuração veicular, contraria a política para simplificação dos atos do poder público.*

*-Com o avanço da identificação eletrônica, a instalação de adesivos com informações redundantes, demonstra-se desnecessária e incentiva um comércio paralelo de produção de adesivos, oneroso para os proprietários de veículos de cargas.*

2. Da ineficiência da identificação por adesivo.

*-As informações cadastrais necessárias para regulação e o número do RNTRC podem ser obtidos e identificados por meio das placas dos veículos, como já é executado atualmente pela fiscalização da ANTT.*

*-As placas veiculares apresentam maior resistência, durabilidade, melhor localização, padronização e obrigatoriedade atendida em sua plenitude.*

*-Os adesivos necessitam de trocas constantes por apresentarem desgaste e corrosão, aumentando a exploração comercial aos proprietários de veículos de carga.*

*-As principais atividades de monitoramento e fiscalização eletrônica já utilizam as placas dos veículos ou tags com leitura por antenas e sistemas automáticos de identificação de caracteres das placas (OCR) e não há monitoramento que utilize os adesivos como referência.*

*-A política de monitoramento digital da agência, com a implantação de pontos de controle eletrônico torna desnecessária a utilização de adesivos.*

3. *Da redução do custo do transporte.*

*-O adesivo tem sido objeto de exploração ruínosa por parte de terceiros que comercializam esse material.*

*-O cadastramento no RNTRC é gratuito. No entanto, a atividade de cadastramento muitas vezes é realizada por meio de convênios que vinculam o cadastramento com a confecção dos adesivos.*

*-Os valores cobrados são objeto de reclamações recebidas por esta agência, confirmando que há abuso desse comércio.*

*-O desgaste e a corrosão dos adesivos obrigam a trocas constantes do adesivo, agregando custos ao transportador.*

*-Atualmente a má condição do adesivo, que em algumas situações fogem do controle do proprietário, podem gerar autuações indevidas ao transportador.*

4.6. A partir dessa avaliação pelas áreas técnicas de que os adesivos de identificação exigidos desde 2015 não se mostram mais necessários no atual contexto, a ANTT editou a Resolução ANTT nº 5.847/2019 retirando essa obrigação que implicava em custos aos entes regulados. A medida entrou em vigor no dia 21 de junho de 2019.

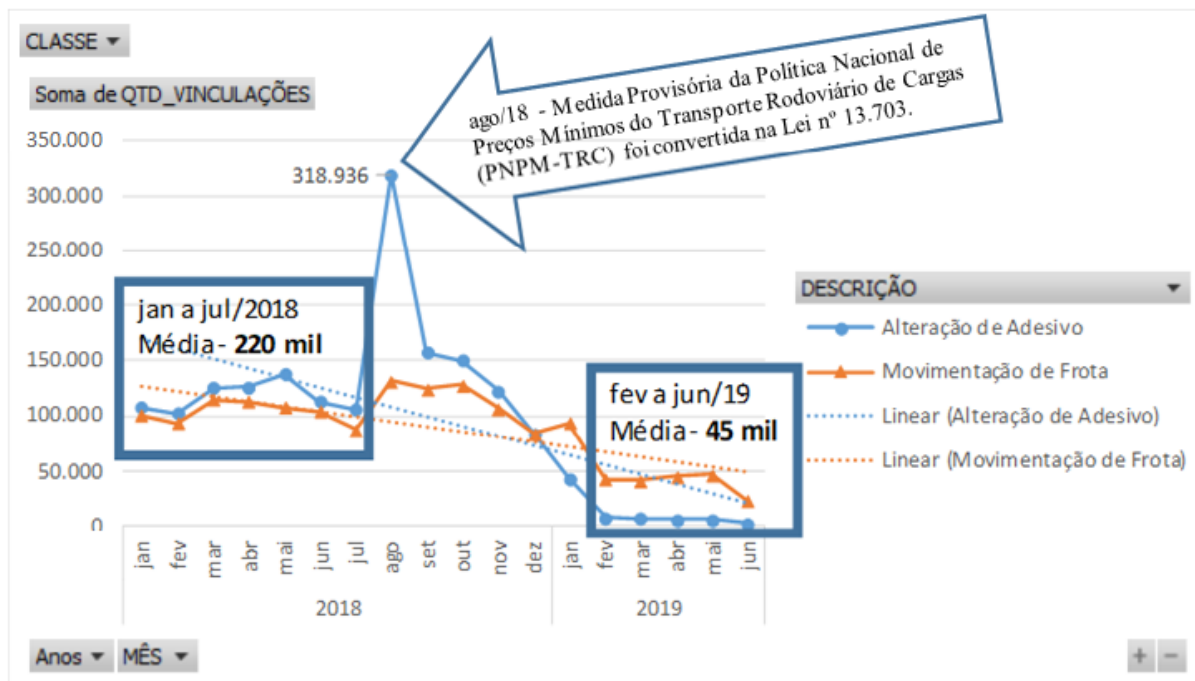
4.7. Portanto, pode-se dizer que este relatório elaborado para calcular a estimativa de redução fardo regulatório é o complemento do processo de ARR já iniciado pela Suroc e Sufis nos autos dos processos 50500.314588/2019-31 e 50500.315144/2019-13.

## 5. ESTIMATIVA DO FARDAMENTO REGULATÓRIO ELIMINADO

5.1. Em tese, o cálculo configuraria um procedimento simples: bastaria identificar a quantidade anual de aquisição e/ou substituição de adesivos efetuadas pelos transportadores e multiplicar pelo valor cobrado.

5.2. Ocorre que ao avaliar série mensal do período após o último recadastramento, que aconteceu em 2017, as quantidades mensais caíram significativamente de 2018 para 2019. Conforme pode-se observar no Gráfico 1, a série se apresentou estável nos sete primeiros meses de 2018, com média de 220 mil registros por mês que envolveram troca ou aquisição de veículos nos meses de janeiro a julho de 2018, alcançando o ápice (319 mil) em agosto do mesmo ano<sup>[3]</sup>. A partir de então o comportamento da série foi de forte queda até se estabilizar a partir do segundo mês de 2019, apresentando média de 45 mil de fevereiro a junho/2019 (em junho a quantidade foi um pouco menor, já que a obrigação de manter os adesivos se encerrou no dia 21 daquele mês). Daí se verifica a primeira limitação do cálculo da estimativa, devido ao comportamento heterogêneo da série histórica de dados.

**Gráfico 1 - Registros que envolveram aquisição ou substituição de adesivos**



5.3. Outra opção de cálculo seria estimar o número de trocas dos adesivos a partir da vida útil dos mesmo e do número de frota cadastrada, entretanto não se dispõe da informação do tempo de duração dos adesivos. Seria possível estimar esta durabilidade comparando o tamanho da frota cadastrada com o número de adesivos substituídos entre os anos, ou mesmo, de acordo com esses mesmos dados, presumir o percentual da frota que faz a substituição a cada ano, por exemplo: seria possível inferir que os adesivos não duram mais do que 1 (um) ano quando observado que a quantidade de substituição de adesivos na categoria Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC superou a quantidade da frota vigente no RNTRC no ano de 2018. Mas tanto para as outras categorias, quanto para o ano seguinte, as situações se mostraram bem díspares, conforme se observa nos quadros 1 e 2. Devido a essa disparidade dos dados entre os anos e as categorias, esse método para a estimativa também não se mostra viável.

Quadro 1 - Frota cadastrada vs substituição de adesivos - 2018

Categoria	Frota vigente no RNTRC em 31/12/2018	Quantidade de substituição de adesivos em 2018	% da frota que realizou troca de adesivos
	A	B	B/A
Transportador Autônomo de Cargas - TAC	695.177	89.849	13%
Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC	1.141.644	1.555.406	136%
Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC	24.177	6.124	25%
<b>Total</b>	<b>1.860.998</b>	<b>1.651.379</b>	<b>89%</b>

Fonte: Elaborado a partir dos dados da GERAR/SUROC e do "RNTRC em números"[4].

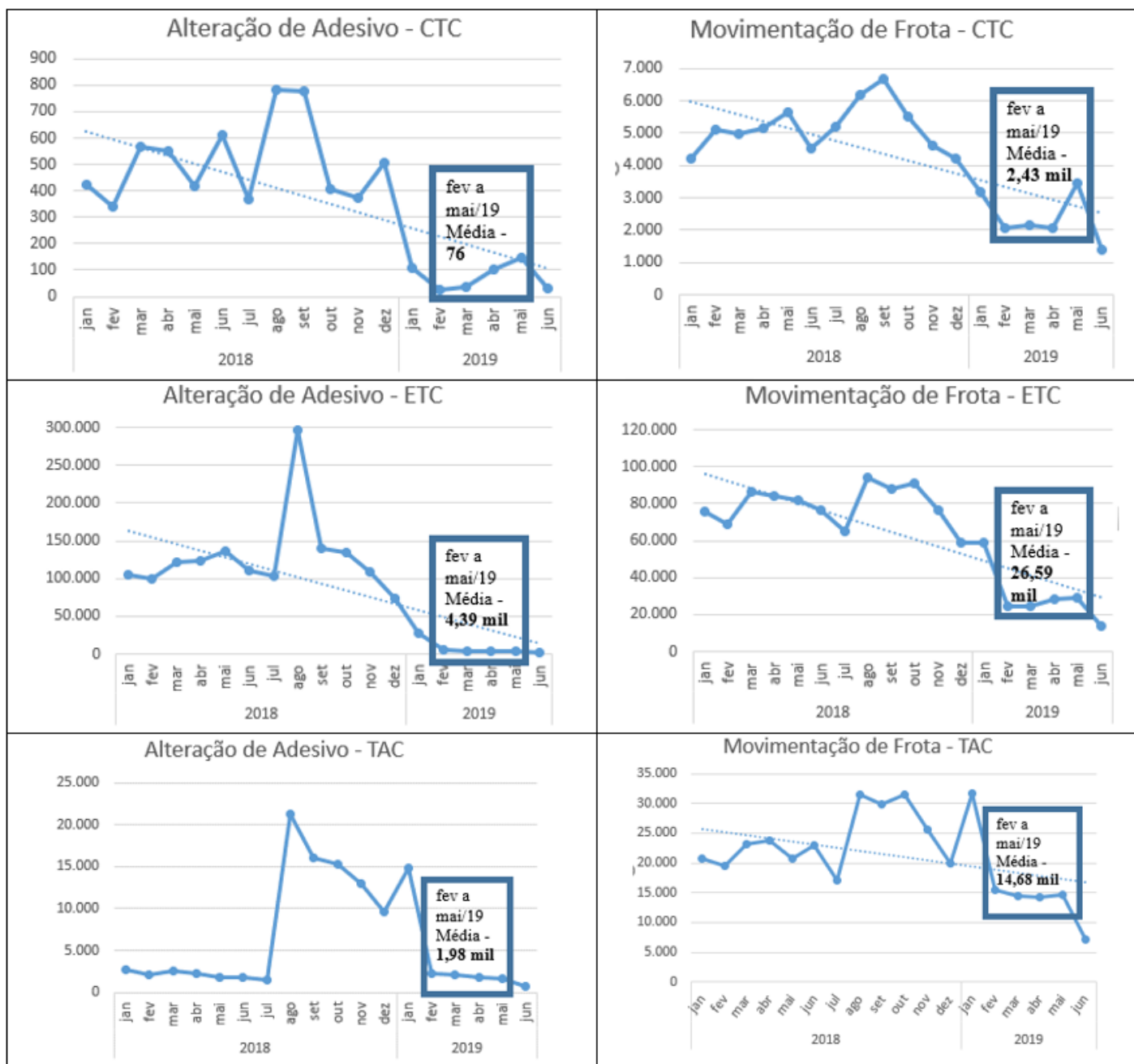
Quadro 2 - Frota cadastrada vs substituição de adesivos - 2019

Categoria	Frota vigente no RNTRC em 20/11/2019	Substituição de adesivos em 2019 (projeção para 12 meses a partir da média de fev/19 a mai/19)	% da frota que realizou troca de adesivos
	A	B	B/A
Transportador Autônomo de Cargas - TAC	703.962	23.712	3%
Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC	1.206.310	52.662	4%
Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC	25.887	912	4%
<b>Total</b>	<b>1.936.159</b>	<b>77.286</b>	<b>4%</b>

Fonte: Elaborado a partir dos dados da GERAR/SUROC e do "RNTRC em números"[\[5\]](#).

5.4. Desta forma, para não incorrer no risco de superestimar o cálculo da redução do fardo regulatório, entende-se que o mais prudente seria realizar a estimativa utilizando a média de alteração de adesivo e movimentação de frota no período entre fevereiro a maio de 2019, por ser o período mais recente em que a série se mostrou estável (ver Gráfico 2). Segundo informações da área técnica que forneceu os dados utilizados na estimativa (GERAR/SUROC), esse período é o que melhor reflete as variações futuras. O Quadro 3 demonstra o cálculo efetuado, resultando na redução de fardo regulatório no valor de R\$ 63.695.838 (sessenta e três milhões e seiscentos e noventa e cinco mil e oitocentos e trinta e oito reais) para um período de 5 (cinco) anos.

**Gráfico 2 - registros que envolveram aquisição ou substituição de adesivos - por categoria**



Fonte: Elaborado a partir dos dados da GERAR/SUROC

Quadro 3 - Cálculo estimado do fardo reduzido em 5 anos

Categoria	Custo 2ª via adesivo - substituição - R\$	Custo adesivo para movimentação de frota - R\$	Alteração de Adesivo = (Qtde média de fev a mai/19) x 12	Movimentação de Frota - (Qtde média de fev a mai/19) x 12	Fardo anual estimado - R\$	Fardo estimado para 5 anos - R\$
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E) = (A)X(C) + (B)X(D)	(F) = (E)X5
CTC	80,00	15,00	912	29.115	509.685,00	2.548.425,00
ETC	80,00	15,00	52.662	319.104	8.999.520,00	44.997.600,00
TAC	24,80	15,00	23.712	176.127	3.229.962,60	16.149.813,00
<b>Total</b>					<b>12.739.167,60</b>	<b>63.695.838,00</b>

Fonte: Elaborado a partir dos dados da Gerar/Suroc

## 6. CONCLUSÕES

6.1. A Avaliação de Resultado Regulatório - ARR, instrumento adotado no presente projeto, contribuiu para análise quantitativa de custos regulatórios, e vem fortalecer o desenho de uma estratégia de institucionalização na Agência na busca pela melhoria do marco regulatório. Por outro lado, conforme observado em outros trabalhos internos, o maior desafio



vem sendo o levantamento de dados. Os dados referenciados na presente pesquisa foram coletados via comunicações diretas com a área responsável pelo objeto de estudo e por meio do sítio eletrônico da ANTT.

6.2. Desta forma, os resultados do presente trabalho sugerem que o advento da Resolução nº 5.847/2019 gerou, para um período de 5 (cinco) anos, uma economia estimada em R\$ R\$ 63.695.838 (sessenta e três milhões e seiscentos e noventa e cinco mil e oitocentos e trinta e oito reais) aos Transportadores Rodoviários Remunerados de Carga - TRRC sujeitos à Resolução ANTT nº 4.449/2015.

(Assinado Eletronicamente)  
**GUILHERME OLIVEIRA PIRES**  
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

(Assinado Eletronicamente)  
**EDINAILTON SILVA RODRIGUES**  
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

(Assinado Eletronicamente)  
**THIAGO DE CASTRO SOUSA**  
Coordenador de Política Regulatória Aplicada

De acordo, à SUREG

(Assinado Eletronicamente)  
**MYLENA MOREIRA DE ALENCASTRO COSTA**  
Gerente de Política Regulatória e Regulação Econômica

De acordo.

(Assinado Eletronicamente)  
**ANA PATRIZIA GONÇALVES LIRA**  
Superintendente de Governança Regulatória

Brasília, 14 de abril de 2020.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Presidência da República (2018). **Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR/** Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.], 97 p. : il.Brasília.

OCDE (2012). Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - **Recommendation of the Council on Regulatory Policy and Governance**. OCDE Publishing, Paris. Disponível em: <http://www.oecd.org/governance/regulatory-policy/49990817.pdf> . Consultado em 07/08/2017.

OCDE (2015). Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - **Regulatory Policy Outlook 2015**, Capítulo 5, OECD Publishing, Paris. Disponível em: [https://read.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regulatory-policy-outlook-2015\\_9789264238770-en#page120](https://read.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regulatory-policy-outlook-2015_9789264238770-en#page120) . Acesso em 10/09/2018.

---

[1] Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências

[2] O Canal Verde Brasil é uma rede nacional inteligente de percepção, acompanhamento e mapeamento de fluxos de transporte nos corredores logísticos para a produção de dados, informações e conhecimentos para aplicação na regulação de mercados, para o planejamento logístico nacional, para alimentação de indicadores econômicos e financeiros e para a integração com as bases de dados de agências de governo e de estado. Os fluxos de transporte são percebidos por meio de leituras de passagem de veículos baseadas em pontos eletrônicos equipados com sistemas de reconhecimento

ótico de caracteres da placa de veículo - Optical Character Recognition (OCR), combinado com formas de identificação de veículo redundantes, em especial da leitura por meio de rádio frequência de chip acoplado ao veículo. A leitura de passagem composta dos dados relativos a identificação do veículo, a temporalidade da passagem e a localização georreferenciada do ponto eletrônico de leitura são comparadas com bases de dados sob domínio das agências de governo e de estado para a produção de informações e de conhecimentos necessários às aplicações do Canal Verde Brasil (ver <http://www.antt.gov.br/canalverdebrasil/>).

[3] Em 8 de agosto de 2018 a Medida Provisória da Política Nacional de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi convertida na Lei nº 13.703.

[4] Disponível em [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/Estatisticas.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Estatisticas.html)

[5] Idem ao anterior



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO DE CASTRO SOUSA, CARGO COMISSONADO TÉCNICO**, em 07/05/2020, às 20:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME OLIVEIRA PIRES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 07/05/2020, às 20:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MYLENA MOREIRA DE ALENCASTRO COSTA, Gerente**, em 07/05/2020, às 20:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EDINAILTON SILVA RODRIGUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 07/05/2020, às 20:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANA PATRIZIA GONCALVES LIRA RIBEIRO, Superintendente**, em 11/05/2020, às 11:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2253886** e o código CRC **A4B2F458**.

Referência: Processo nº 50500.423417/2019-01

SEI nº 2253886

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)