2018

Avaliação de Resultado Regulatório – ARR

A desburocratização e simplificação dos processos normativos: o modelo das Resoluções nºs 4.770/15 e 4.777/15

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Avaliação de Resultado Regulatório – ARR

A desburocratização e simplificação dos processos normativos: o modelo das Resoluções nos 4.770/15 e 4.777/15

RELATÓRIO FINAL

Brasília, 01 de outubro de 2018.

ANTT
Fl. 54
GEREC

EQUIPE DE TRABALHO

Superintendência de Governança Regulatória (SUREG)

Yoshihiro Lima Nemoto – Superintendente

Diogenes Eustaquio Rezende Correira – Gerente de Política Regulatória e Regulação Econômica (GEREC)

Edinailton Silva Rodrigues – Coordenador de Política Regulatória Aplicada

Hugo Alves Silva Ribeiro – Especialista em Regulação

André Dulce Gonçalves Maia – Especialista em Regulação

Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS)

João Paulo de Souza – Superintendente

Helio Roberto Silva de Sousa – Gerente de Habilitação de Transporte de Passageiros e Gestão do Fretamento (GEHAF)

Thais Messina de Godoy Freixo – Gerente Substituta

Sumário

1. INTRODUÇÃO 3
2. OBJETIVO DO ESTUDO PILOTO 4
3. SISTEMA DE HABILITAÇÃO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS 4
4. MENSURAÇÃO DOS CUSTOS 7
5.1. Custo de Motorista 7
5.2. Custo de Empresa 7
5.3. Custo de Veículo 8
6. CUSTOS REDUZIDOS AO AGENTE REGULADO 10
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS 14
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 17
ANEXO I – Valor Venal Ônibus 18
ANEXO II – Valor Venal Micro-ônibus 19
ANEXO III – Custos Administrativos 20
ANEXO IV – Detalhamento dos Cálculos 23
ANEXO V - Sumário Executivo 26

1. INTRODUÇÃO

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). Sua aplicabilidade substancia resultados do regulamento avaliado no que diz respeito a sua pertinência, seja de manutenção, alteração ou revogação.

Para a boa prática regulatória, conforme recomenda a OCDE (2012), são necessárias, dentre outras ações, as revisões do estoque regulatório por meio das observações dos custos e benefícios para garantir a atualização da norma, 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).

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.

É fundamental salientar que a sensibilização e conscientização desse instrumento na 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. Diante disso, analisou-se como estudo piloto o SisHAB, devido à sua importância na busca pela eficiência do sistema de transporte rodoviário interestadual de passageiros no país.

2. OBJETIVO DO ESTUDO PILOTO

O objetivo deste trabalho é apresentar a ARR por meio de um estudo piloto, no caso, de procedimentos oriundos das Resoluções nºs 4770 e 4775, objetivando o fortalecimento da desburocratização ao ente regulado. Em resumo, serão apuradas as consequências da implantação do SisHAB às empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (TRIIP).

3. SISTEMA DE HABILITAÇÃO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Trata-se de um sistema desenvolvido para tornar mais eficiente alguns serviços prestados pela ANTT às empresas de TRIIP, tais como habilitação, cadastro e recadastro de motoristas, veículos e empresas. A necessidade de desenvolvimento do SisHAB foi motivada após a publicação das Resoluções ANTT nº 4.770/2015 e nº 4.777/2015, quando o instrumento de outorga, mediante autorização às empresas de TRIIP, passou a depender de prévia habilitação das instituições operadoras pela agência reguladora.

Os primeiros registros referentes aos procedimentos operacionais da ANTT para habilitação dos motoristas, veículos e empresas antes da implantação do SisHAB são datados de janeiro de 2017. A operacionalização do SisHAB iniciou em agosto de 2017. Naquela época, a necessidade de transição e adaptação ao novo sistema levou aproximadamente 4 meses, fazendo com que a partir de fevereiro de 2018 pode ter sido considerado estável (Figura 1).

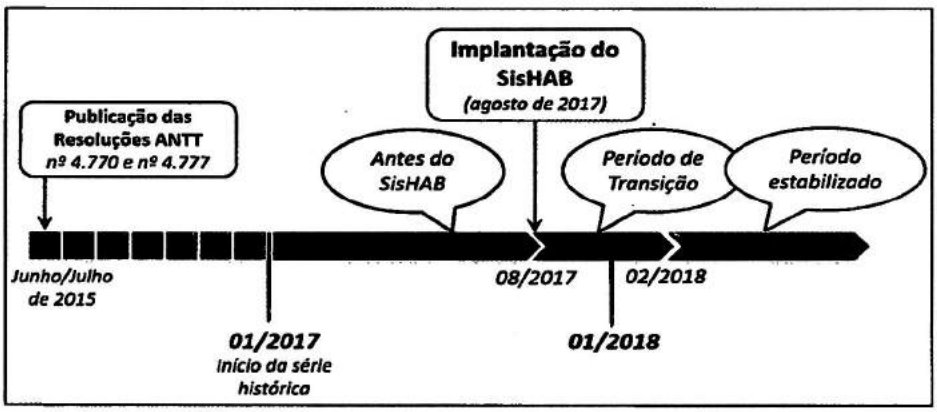

Figura 1: Linha do tempo referente à implantação do SisHAB

Até a implantação do SisHAB, o controle de análise de veículos era realizado mediante protocolo físico. Portanto, um protocolo poderia conter mais de um veículo, impossibilitando sua contabilização individual. Após a implantação do sistema, a contagem passou a ser realizada por veículo, proporcionando um indicador mais preciso de cadastramento. Essa simples melhoria de procedimento permite maior controle estatístico das atividades realizadas pela ANTT. A Figura 2 apresenta o quantitativo de análises realizadas, destacando-se a imprecisão das informações antes a implantação do SisHAB e a ausência de cadastros de motoristas em janeiro de 2017 devido às demandas terem sido realizadas por meio de correio eletrônico, sem registros quantitativos.

Figura 2: Quantidade de análises realizadas desde o início da série histórica

Diante dessas informações, entende-se que o SisHAB proporcionou o aumento da eficiência de análise por parte da SUPAS/ANTT. Isso fez com que mais requerimentos fossem processados pelos analistas em um tempo menor. Conforme dados coletados com a área finalística, antes da implantação do SisHAB, o processo de habilitação de um motorista pela SUPAS levava quase 9 dias úteis (desconsiderando o prazo de demais unidades organizacionais da ANTT que não foram afetadas pelo SisHAB). Esse prazo foi reduzido para 1 dia útil. Do mesmo modo, houve redução do prazo para análise da habilitação de empresas e veículos, conforme apresenta a Tabela 1.

Tabela 1: Prazos médios para habilitação de motorista, empresa e veículos em dias úteis antes e depois da implantação do SisHAB

	Antes do SisHAB (dias úteis)	Depois do SisHAB (dias úteis)	Tempo Reduzido (dias úteis)
Motorista	8,59	1,00	7,59
Empresa	11,21	1,50	9,71
Veículos	10,66	1,00	9,66

Ademais, é importante considerar que o SisHAB eliminou o tempo de deslocamento físico da documentação, uma vez que a tramitação ocorre eletronicamente via sistema. Para essa finalidade, considerou-se a redução de 1 (um) dia para essa finalidade, ou seja, considerou-se que, no mínimo, o envio da documentação por meio dos Correios ou por protocolo físico da empresa até a ANTT ocupava 1 (um) dia adicional antes do SisHAB. Por isso, a Tabela 1 pode ser readequada para a Tabela 2 seguinte:

Tabela 2: Tempo reduzido total com a implementação do SisHAB, considerando a eliminação do prazo de envio dos Correios

	Tempo Reduzido (dias úteis)	Tempo Correios (dia útil)	Tempo Reduzido Total (dias úteis)
Motorista	7,59	1,0	8,59
Empresa	9,71	1,0	10,71
Veículos	9,66	1,0	10,66

A partir dessas reduções, qual seria a economia em termos monetários para a sociedade? A resposta para esse questionamento exigiu esta análise, cujo método de cálculo está no tópico seguinte.

4. MENSURAÇÃO DOS CUSTOS

5.1. Custo de Motorista

Para calcular o custo com motorista, tomou-se como referência a informação do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) de 2018[1]. Para um motorista de ônibus rodoviário, o salário médio mensal é de R$1.992,92. Conforme consta em estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), intitulado "Custo do Trabalho no Brasil: Proposta de uma nova metodologia de mensuração"[2], um funcionário custa aproximadamente 2,55 vezes o seu salário ao empregador, devido aos gastos trabalhistas adicionais. Assim, considerando que um mês tenha 22 dias úteis, pela equação (1) tem-se que um motorista custa em média R$231,00 por dia útil.

$$\textit{Custo médio do motorista por dia útil} = \frac{R\$1.992,92 \times 2,55}{22} = R\$231,00 \qquad (1)$$

5.2. Custo de Empresa

Considerou-se que uma empresa exige, em 2018, ao menos:

- Manutenção de Serviço de Atendimento ao Consumidor: arbitrado em R$100,00 por mês;
- Serviço de um contador por salário mínimo mensal sem encargos: R$954,00 por mês;

[1] Tabela salarial de 2018 para o Código Brasileiro de Ocupação (CBO) nº 782405. Disponível em: <https://www.salario.com.br/tabela-salarial/>. Acesso em 06/09/2018.
[2] Estudo "Custo do Trabalho no Brasil: Proposta de uma nova metodologia de mensuração" da FGV disponível em: <https://cmicro.fgv.br/sites/cmicro.fgv.br/files/file/Custo%20do%20Trabalho%20no%20Brasil%20-%20Relat%C3%B3rio%20Final(1).pdf>. Acesso em: 06/09/2018.

- Um funcionário com salário mínimo com encargos: R$2.432,70[3] por mês.

Portanto, também pressupondo que um mês tenha 22 dias úteis tem-se que o custo empresarial mínimo por um dia útil é de R$158,49, conforme equação (2):

$$\textit{Custo mínimo da empresa por dia útil} = \frac{R\$100 + R\$954 + R\$2.432,70}{22} = R\$158,49 \qquad (2)$$

5.3. Custo de Veículo

Para estimar os custos que um veículo demanda por dia útil, ainda que parado, deve-se inicialmente identificar a característica média da frota, bem como a sua idade. Para isso, tomou-se como referência o banco de dados de veículos registrados na ANTT em junho de 2018. Como resultado, percebeu-se que a frota de 20.413 veículos é composta por 17.397 ônibus (85%) e 3.016 micro-ônibus (15%). Quanto aos ônibus, a idade média da frota é de 10 anos, enquanto que para os micro-ônibus é de 5 anos (Tabela 3).

Tabela 3: Banco de dados dos veículos cadastrados na ANTT

	Quantidade Registrada	Percentual	Ano do Chassi
Micro-Ônibus	3.016	15%	2013
Ônibus	17.397	85%	2008

Conforme consta nos Anexos I e II deste documento, que utiliza dados da tabela de valores venais para o cálculo do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) do Estado de São Paulo, o valor venal médio de um ônibus rodoviário ano 2008 é de R$165.668,50, enquanto que de um micro-ônibus ano 2013 é de R$102.055,00. A desvalorização anual desses veículos é, respectivamente, de 10,7% e de 7,8%. Por meio desses dados, tem-se que o valor

[3] Mantendo o pressuposto de que os encargos correspondem a 2,55 vezes o salário, conforme estudo da FGV.

venal médio ponderado para cada veículo registrados na ANTT é de R$156.269,71, calculado mediante equação (3).

$$Valor\ venal\ médio = (R\$165\ mil \times 85\%) + (R\$102\ mil \times 15\%) = R\$156\ mil \quad (3)$$

A desvalorização média ponderada dos veículos foi calculada pela equação (4) em 10,3%.

$$Desvalorização\ média = (10{,}7\% \times 85\%) + (7{,}8\% \times 15\%) = 10{,}3\% \quad (4)$$

Ademais, os seguintes pressupostos foram apresentados para o cálculo do custo de oportunidade de se manter um veículo:

- Seguro de Responsabilidade Civil (SRC) para ônibus:
  - Ônibus: R$3.049,44 por ônibus/ano[4]
  - Ponderado por Veículo: R$3.049,94 × 85% (são ônibus): R$2.592,45
- Certificado de Segurança Veicular (CSV) para ônibus
  - Ônibus: R$360,00 por ônibus/ano[5]
  - Ponderado por veículo: R$360,00 × 85% (são ônibus): R$323,00
- Alíquota do Imposto sobre Propriedade de Veiculos Automotores (IPVA): 1%[6]
- IDkA 5 anos[7] como índice para o cálculo de oportunidade: 9,42%

[4] Valor calculado mediante informações da Nota Técnica nº 07/GEROT/SUPAS/2017.
[5] Valor mais barato encontrado por meio de consulta na internet em julho de 2018.
[6] Considerou-se a menor alíquota praticada dentre os Estados brasileiros. Essa alíquota é praticada no PR, DF, MG, ES, MT, PB, MA, PI, RS, SC, CE, SE.
[7] IDkA corresponde ao Índice de Duração Constante ANBIMA, cuja data de referência foi 29/09/2017, compra (D-1), pois a inflação média de 12 meses tomou como referência aquela de setembro de 2017.

- Desconsiderar a inflação de 12 meses (ref. Setembro/2017): 2,54%

Portanto, considerando o SRC e o CSV, cada veículo tem um custo anual de R$2.915,45. Considerando o IPVA de 1% sobre o valor venal médio dos veículos, haveria um adicional de R$1.562,69 por ano. No que tange aos custos de oportunidade de manter o veículo, tem-se uma desvalorização anual de média de 10,3%, que deve ser somada a 9,42% (IDkA), descontado 2,54% (inflação), o que totaliza 17,2% ao ano em termos reais. Para que esses 17,2% ao ano seja considerado por cada dia útil (considerando que um ano tenha 255 dias úteis) utiliza-se a equação (5), resultando em 0,0623% ao dia útil:

$$Percentual\ Diário = (1+0,172)^{(1/255)} - 1 = 0,0623\% \quad (5)$$

Por meio dessas informações, tem-se que o custo de oportunidade médio por dia útil[8] para cada veículo é de R$114,85, conforme equação (6):

$$Custo\ de\ Oportunidade = (R\$156.269,71 \times 0,0623\%) + \frac{R\$2.915,45 + R\$1.562,69}{255} = R\$114,85 \quad (6)$$

6. CUSTOS REDUZIDOS AO AGENTE REGULADO

Por meio das informações apresentadas neste documento, é possível consolidar os custos reduzidos ao agente regulado para cada ano. No que tange aos custos com motoristas, sabendo que em média são cadastrados 2.889 trabalhadores por mês, tem-se um total de 34.667 motoristas habilitados em um ano. Considerando que o SisHAB reduziu em 7,59 dias úteis o tempo de cadastro, que a eliminação do prazo dos Correios reduziu em 1 dia útil (redução total de 8,59 dias úteis), e supondo que o motorista estivesse 100% do tempo parado aguardando

[8] Considera-se que um ano tem 255 dias úteis.

ANTT Fl. 59 GEREC

posicionamento da ANTT, calcula-se que houve potencial redução do fardo regulatório de R$68,8 milhões por ano, apenas com motoristas (Tabela 4).

Tabela 4: Potencial de redução do fardo regulatório pelo SisHAB, considerando motoristas

Referência	Descrição	Motorista
A	Quantidade estimada de Motoristas Cadastrados	2.889 (mês) × 12 = *34.667 (ano)*
B	Tempo reduzido por análise após SisHAB	8,59 (dias úteis)
C	Custo salarial do motorista	R$231,00 (por dia útil)
D = A × B × C	Previsão de Fardo Total	R$68,8 milhões (por ano)

Da mesma forma, mas considerando informações das empresas, o fardo regulatório potencialmente reduzido chega a R$5 milhões por ano. Esse cálculo está resumido na Tabela 5.

Tabela 5: Potencial de redução do fardo regulatório pelo SisHAB, considerando empresas

Referência	Descrição	Empresa
A	Quantidade estimada de Empresas (re)cadastradas	248 (mês) × 12 = *2.976 (ano)*
B	Tempo reduzido por análise após SisHAB	10,71(dias úteis)
C	Custo empresarial considerado	R$158,49 (por dia útil)
D = A × B × C	Previsão de Fardo Total	R$5,0 milhões (por ano)

Quanto aos veículos, o fardo regulatório potencialmente reduzido em um ano pode ser calculado em R$46,4 milhões, conforme Tabela 6.

Tabela 6: Potencial de redução do fardo regulatório pelo SisHAB, considerando veículos

Referência	Descrição	Veículo
A	Quantidade estimada de Veículos habilitados	3.157 (mês) × 12 = *37.884 (ano)*
B	Tempo reduzido por análise após SisHAB	10,66 (dias úteis)
C	Custo considerado	R$114,85 (por dia útil)
D = A × B × C	Previsão de Fardo Total	R$46,4 milhões (por ano)

Sabendo que eventualmente tanto os motoristas, quanto os veículos/empresas podem estar prestando serviços que não sejam de TRIIP (tais como urbanos ou intermunicipais), julgou-se

que esse fardo regulatório potencial poderia estar superestimado. Arbitrou-se que as transportadoras, sem a habilitação da ANTT, teriam ao menos 60% de sua capacidade produtiva ociosa enquanto aguardam posicionamento da agência reguladora.

Tabela 7: Potencial de redução do fardo regulatório pelo SisHAB, considerando 60% de ociosidade da capacidade produtiva total

Descrição	Total
Fardo potencial - Motorista	R$68,8 milhões (por ano)
Fardo potencial - Empresa	R$5,0 milhões (por ano)
Fardo potencial - Veículo	R$46,4 milhões (por ano)
Total:	R$120,2 milhões (por ano)
Total × 60%:	R$72,1 milhões (por ano)

Ademais, devem ser considerados os custos administrativos que, conforme se observa no Anexo III e detalhados no Anexo IV, são estimados em R$2.418.445,97 por ano (Tabela 8):

Tabela 8: Custos adicionais (administrativos)

Referência	Custo Unitário	Custo Total Anual
Motoristas	R$44,76	R$1.552.157,44
Empresas	R$21,20	R$63.034,67
Veículos	R$21,20	R$803.253,87
	Somatório:	**R$2.418.445,97**

Portanto, calcula-se que o fardo total reduzido em um único ano pelo SisHAB é de R$74,5 milhões, conforme descrito na equação (7):

$$\textit{Fardo Reduzido no ano} = R\$72,1 \textit{ milhões} + 2,4 \textit{ milhões} = R\$74,5 \textit{ milhões} \quad (7)$$

Com base nos custos assim gerados, foi possível estimar, dois cenários, considerando a redução dos encargos após a implantação do novo sistema SisHAB para o setor regulado, conforme a Figura 3 seguinte. O custo destinado ao cadastro de veículos e motorista representam aproximadamente 92% do custo total quando se faz uma previsão de fardo em 1 ano. Enquanto o custo cartorial é aproximadamente 3% considerando o mesmo cenário. Fazendo uma previsão do potencial de redução para um cenário de 5 anos, percebe-se que há aproximadamente R$372,8 milhões, ou seja, uma economia que pode ser empregada a outros tipos de atividade para o aprimoramento do setor. Reitera-se que os dados da Figura 3 consideram o pressuposto de que as transportadoras, sem a habilitação da ANTT, teriam ao menos 60% de sua capacidade produtiva ociosa enquanto aguardam posicionamento da agência reguladora.

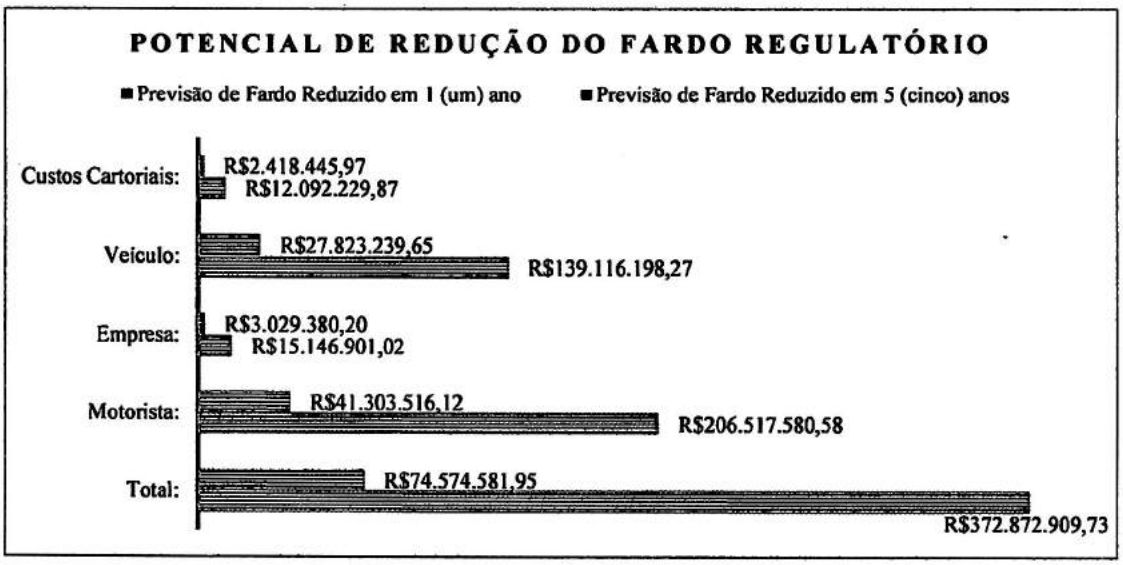

Figura 3: Potencial de Redução do Fardo Regulatório. Exemplo de boas práticas para o cumprimento dos ditames regulatórios (Resoluções 4.770/15 e 4.777/15).

Por fim, merece registrar que, após a análise de custos ora proposto, há conscientização de que esses custos devem ser revistos e atualizados, à medida que evolui a metodologia para sua contabilização, a fim de que possam garantir o sucesso no que se refere ao alcance dos objetivos a serem atingidos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 pela normatização que envolvia o tema de estudo, mas também foram coletadas informações via análise documental e bibliográfica, visando inserir a metodologia de análise de custos ora praticada numa perspectiva de aperfeiçoamento das práticas regulatórias.

Na análise da ARR, com foco nos aspectos das Resoluções nºs 4.770 e 4.777, ambas de 2015, que regulamenta a atividade de transporte rodoviário de passageiros sob a competência da ANTT é importante destacar cada vez mais o desempenho da área SUPAS na estruturação de melhoria de planejamento almejando benefícios à sociedade.

Desta forma, os resultados da presente pesquisa confirmam a busca de desburocratização, pois o novo SisHAB faz parte de uma tentativa de melhoria do processo de regulamentação, ou seja, uma necessidade surgida como consequência de aperfeiçoamento para o fortalecimento inclusive da transparência, economicidade e ainda mais do processo de decisão. É possível observar que sua utilização é destacada no potencial de redução do fardo como ponto de partida, considerando os seguintes elementos (cadastramento de motoristas, empresa e veículo). Tal fato, pode-se projetar, como já foi demonstrado no decorrer desta pesquisa, uma redução de aproximadamente R$74,5 milhões em um ano e, para cinco anos, uma redução de R$372,8 milhões. Ademais, a busca pela inovação, por exemplo, por meio da política de transformação digital, como visto por meio do SisHAB, permite maior legitimidade e força para a integração documental na instituição.

Fruto de um conjunto de fatores, a falta de efetividade de normas regulatórias frequentemente resulta em custos elevados para seu cumprimento, mas também frequentemente ocasiona a judicialização da ação regulatória, ou seja, outro custo que também poderia ser adicionado para compor o custo total regulatório. A criação de ambiente regulatório seguro e estável é um

ANTT Fl. 61 GEREC

importante programa que está sendo cada vez mais desenvolvido na ANTT que vão desde o mapeamento e simplificação do macroprocesso de regulamentação até ações relativas a compilação e revisão dos atos regulatórios. Também merecem registrar outras importantes etapas intermediárias, consideradas de caráter estratégicas e auxílio decisório, tais como a formulação da agenda regulatória, análise de impacto regulatório e instrumentos de participação social, monitoramento, dentre outros.

Desenvolver uma força-tarefa para inovar e aprimorar os serviços por meio de ferramentas que causem menos impactos negativos à sociedade é o objetivo que deve ser sempre seguido pela dinâmica do setor de transporte e pela gestão eficaz para o desenvolvimento urbano. Ademais, simplificar as relações do empreendedor com o setor de regulação trará ganhos de qualidade no atendimento. A partir de universalização de boas experiências podem chegar a padrões de trabalho em nível de sofisticação, como observados na gestão da SUPAS.

Na proporção em que os sistemas vão sendo integrados, sejam internamente ou externamente, novos ajustes serão necessários, reduzindo ainda mais o nível de burocracia. Ademais, a rapidez nos processos até então não vistos antes da implantação do SisHAB, tornam-se os procedimentos mais céleres proporcionando benefícios positivos tanto para os empresários quanto para a instituição, trazendo agilidade, modernização e desburocratização no processo de forma geral.

Enfim, dirimir pontos de entraves burocráticos, a partir de padronização de procedimentos por meio de uma tecnologia inteligente de forma coerente e eficaz, são fundamentais para minimizar encargos desproporcionais introduzidos por normas, garantindo assim que os recursos sejam dirigidos para o desenvolvimento econômico e não para o cumprimento das obrigações muitas das vezes desproporcionais à atividade realizada. Promover a ampliação destes instrumentos importantes que são a desburocratização e simplificação normativa alcançará a efetividade e celeridade do processual tão almejada nos dias de hoje.

Deste modo, importante ressalvar que a SUREG, no sentido de potencializar o avanço acerca da estrutura de governança regulatória, vem aprimoramento o contato com as demais áreas finalísticas, construindo estudos sólidos e eficientes e, disciplinando dispositivos por meio de procedimentos viáveis que melhor atendam aos anseios dessa governança, mas também abrindo caminho para que outros avanços possam ser trazidos na instituição.

No sentido de promover mais transparência ao trabalho produzido, enviaremos um Sumário Executivo aos Diretores e a Área SUPAS fornecendo principias informações do trabalho assim produzido.

HUGO ALVES SILVA RIBEIRO
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

EDINAILTON SILVA RODRIGUES
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

De acordo.
Brasília (DF), 01 de outubro de 2018.

DIÓGENES E.R. CORREIA
Gerente de Política Regulatória e Regulação Econômica

De acordo.
Brasília (DF), 01 de outubro de 2018.

YOSHIHIRO NEMOTO
Superintendente de Governança regulatória

8. 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 (2012a). **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.

_____ (2012b). **Evaluating Laws and Regulations: The Case of the Chilean Chamber of Deputies.** Publicação da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Disponível em: <http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/evaluating-laws-and-regulations_9789264176263-en#page1>. Acesso em 08/08/2018.

SUREG (2018). **Avaliação ex post da medida provisória nº 832/2018 que dispõe sobre a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas.** Relatório Final. Brasília, 16 de agosto de 2018.

ANEXO I – Valor Venal Ônibus

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
M.BENZ/MPOLO PARADISO R	R$354.209	R$345.207	R$323.789	R$272.319	R$250.102	R$233.139	R$202.595	R$173.682	R$164.499	R$154.537
M.BENZ/MPOLO PARADISO DD /R	R$658.914	R$648.599	R$598.316	-	R$506.291	R$487.123	R$248.681	R$236.838	R$216.218	R$159.608
M.BENZ/IRIZAR PB R	R$385.068	R$366.732	R$351.998	R$333.457	R$292.702	R$265.548	R$250.372	R$213.332	-	-
SCANIA/MPOLO PARADISO R	R$317.235	R$309.174	R$289.991	R$240.771	R$221.128	R$189.823	R$180.785	R$162.333	R$151.825	R$143.558
SCANIA/MPOLO PARADISO DD /R	R$685.742	R$667.766	R$611.039	R$563.250	R$517.298	R$440.889	R$258.846	R$246.521	R$232.988	R$225.347
SCANIA/MPOLO PARADISO LD /R	R$662.415	R$649.121	R$599.769	R$552.862	R$408.327	R$388.882	R$188.351	R$179.381	R$162.083	R$157.042
SCANIA/COMIL CAMPIONE DD	R$402.391	R$400.073	-	R$340.683	R$279.581	R$275.209	-	-	-	-
SCANIA/IRIZAR PB R	R$372.541	R$360.499	R$346.016	R$328.675	R$301.859	R$261.428	R$246.390	R$211.895	-	-
VW/MPOLO PARADISO R	R$351.407	-	R$318.737	R$289.076	R$262.837	R$251.100	R$215.495	R$183.971	-	R$153.919
VW/NEOBUS ROAD R	R$344.425	R$328.024	R$314.844	R$291.497	R$278.087	R$262.509	-	-	-	-
VW/INDUSCAR SOLAR R	R$281.457	R$274.856	R$269.198	R$244.726	R$221.143	R$214.734	R$197.554	-	-	-
Valor médio:	R$437.800,36	R$435.005,10	R$402.369,70	R$345.731,60	R$321.759,55	R$297.307,64	R$221.007,67	R$200.994,13	R$185.522,60	R$165.668,50
									Desv.	10,7%

Relatório. Relatório ARR SisHAB (2232460) SEI 50500.423417/2019-01 / pg. 20

ANEXO II – Valor Venal Micro-ônibus

	2017	2016	2015	2014	2013	2012
FIAT/DUCATO MINIBUS	-	R$79.645	R$76.817	R$70.810	R$65.033	R$63.676
511 IVECO/DAILY GREENCAR MO	R$78.912	-	R$72.047	R$64.861	R$59.483	R$55.527
1 M.BENZ/COMIL PIA ROD O	R$185.654	R$162.657	-	R$154.040	R$148.917	R$141.516
I/M.BENZSPRINT GCASAMIC1	R$118.546	R$114.521	R$111.223	R$105.357	R$85.753	R$84.108
9 I/M.BENZ 415CDISPRINTERM	R$128.754	R$103.215	R$97.337	R$94.555	R$91.326	R$88.591
MARCOPOLO/VOLARE W8 ON	-	R$163.699	R$144.978	R$138.075	R$126.810	R$125.821
MARCOPOLO/VOLARE W9 ON	-	R$169.761	R$155.341	R$143.192	R$131.510	R$125.294
VW/MPOLO SENIOR ON	R$127.894	R$125.311	R$116.194	R$107.106	R$98.367	R$94.559
PEUGEOT/BOXER REVESCAP17	R$72.730	R$67.043	R$61.575	R$60.925	R$58.025	R$54.277
RENAULT/MAST MARTICAR 19	R$103.000	R$100.383	R$94.155	R$86.190	R$81.265	R$74.749
17 VW/MASCA GRANMICRO E O	R$174.521	R$164.856	R$160.354	R$152.058	R$139.097	-
Valor médio:	R$123.751	R$130.161	R$112.578	R$110.636	R$102.055	R$93.827
				Desv.	7,8%	

ANTT
Fl. 63
GEREC

ANEXO III – Custos Administrativos

- Relação de documentos exigidos pela Resolução nº 4.777.
- Valores de autenticação e reconhecimento obtidos calculando a média dos valores cobrados pelos cartórios de DF, RS, SP, MG, RJ e SC.
- Valor de envio obtido pela média cobrada pelos correios para uma encomenda enviada para Brasília, saindo de RS, SP, MG, RJ e SC.
- Para cálculo dos custos de cada motorista, foi considerada a autenticação de 4 (quatro) certidões, o reconhecimento de firma de 1 (um) requerimento e o valor de envio.

Requerimento Empresa		
	Autenticação	Reconhecimento de firma
Requerimento	4,26	4,18
Contrato social	4,26	Não há
Certificado Mtur	Eletrônico	Não há
CNPJ	Eletrônico	Não há
Certidão federal	Eletrônico	Não há
Certidão estadual/distrital	4,26	Não há
Certidão municipal	4,26	Não há
Certidão trabalhalista	Eletrônico	Não há
Certidão FGTS	Eletrônico	Não há
	17,02	4,18
TOTAL	R$ 21,20	

Requerimento Veículo		
	Autenticação	Reconhecimento de firma
Requerimento	4,26	4,18
CRLV	4,26	Não há
CSV	4,26	Não há
SRC	4,26	Não há
	17,02	**4,18**
TOTAL	**R$ 21,20**	

Requerimento Motorista	DF	RS	SP	MG	RJ	SC	Média
Reconhecimento de firma	3,90	3,60	2,75	6,00	5,67	3,15	4,18
Autenticação	5,75	3,60	1,85	6,00	5,68	2,65	4,26
Envio para Brasilia via Correios - PAC	---	29,4	19,6	19,6	29,6	19,6	23,56
(1 reconhecimento de firma) + (4 autenticações) + (1 envio) =							**R$ 44,76**

Nota: Considerou-se que a emissão da certidão foi eletrônica (gratuita), no entanto, destacam-se a existência de localidades que cobram pela emissão, o que reduziria ainda mais o fardo à sociedade.

ANTT Fl. 64 GEREC

Análises Realizadas						
Mês Referência	Motorista	Custo	Empresa	Custo	Veículo	Custo
2017-01	*	*	436	19.514,63	382	17.097,68
2017-02	1897	84.906,56	272	12.174,27	224	10.025,87
2017-03	2262	101.416,77	426	19.067,05	220	9.846,83
2017-04	1915	122.828,10	376	16.829,13	201	8.996,43
2017-05	1819	73.815,02	245	10.965,79	299	13.382,74
2017-06	1876	76.128,08	240	10.742,00	281	12.577,09
2017-07	2168	87.977,44	226	10.115,38	293	13.114,19
2017-08	2935	119.102,30	142	6.355,68	2427	108.628,48
2017-09	2686	108.997,88	190	8.504,08	2510	112.343,42
2017-10	2847	115.531,26	499	22.334,41	2812	125.860,43
2017-11	3353	136.064,74	493	22.065,86	2719	121.697,91
2017-12	3361	136.389,38	237	10.607,73	2623	117.401,11
2018-01	3538	143.572,04	270	12.084,75	3460	154.863,83
2018-02	2166	87.896,28	117	5.236,73	3646	163.188,88
2018-03	2137	86.719,46	135	6.042,38	3674	164.442,12
2018-04	2985	121.131,30	147	6.579,48	4546	203.471,38
		1.602.476,61		199.219,34		1.356.938,39
TOTAL no Período	R$3.158.634,34					

	Motorista	Empresa	Veículo	
Estimativa anual	34.677	2.973	37.889	
Custo Adm. Unitário	R$44,76	R$21,20	R$21,20	TOTAL
	R$ 1.552.157,44	R$ 63.034,67	R$ 803.253,87	R$ 2.418.445,97

ANEXO IV – Detalhamento dos Cálculos

Análises Realizadas			
Mês Referência	Motorista	Empresa	Veículo
2017-01	*	436	382
2017-02	1897	272	224
2017-03	2262	426	220
2017-04	1915	376	201
2017-05	1819	245	299
2017-06	1876	240	281
2017-07	2168	226	293
Sem SISHAB	11937	1785	1518

Prazos Médios (dias úteis)			
Categoria	Tempo Distribuição	Tempo Análise	TOTAL
Veículos Fretamento	4,48	3,22	7,70
Atualização Empresa	4,85	3,15	8,01
Atualização do CSV	4,80	1,60	6,40
Empresa Fretamento	6,25	6,93	13,18
Empresa Regular	7,83	9,45	17,27
Frota Serviço Regular	7,96	5,65	13,61
Motorista	4,34	4,25	8,59

ANTT Fl. 65 GERREC

	Motorista	Empresa	Veículo
2017-08	2935	142	2427
2017-09	2686	190	2510
2017-10	2847	499	2812
2017-11	3353	493	2719
2017-12	3361	237	2623
2018-01	3538	270	3460
2018-02	2166	117	3646
2018-03	2137	135	3674
2018-04	2985	147	4546
Com SisHAB	26.008	2.230	28.417

	Motorista	Empresa	Veículo
estimativa mensal[1]	2.889,77778	247,77778	3.157,44444
estimativa anual[2]	34.677,3333	2.973,3333	37.889,3333

Prazos Médios SisHAB			
Mês Referência	Motorista	Empresa	Veículo
2017-08	7	46	15,5
2017-09	17	17,7	10
2017-10	10,5	4,6	2,5
2017-11	4,6	2,9	4,8
2017-12	1	1	1
2018-01	1	1,1	1
2018-02	1	1,6	1
2018-03	1	1,6	1
2018-04	1	1,5	1

Arredondado:	Motorista	Empresa	Veículo
Estimativa mensal[1]	2.890	248	3.157
Estimativa anual[2]	34.677	2.973	37.889

Notas:

[1] "Estimativa mensal" calculada mediante valor ["Com SisHAB"/9 meses]
[2] "Estimativa anual" calculada mediante valor ["Estimativa mensal"×12 meses]

ANTES DO SISHAB

	Tempo médio total em dias (distribuição e análise)
Motorista	8,59
Empresa	11,21
Veículos	10,66

DEPOIS DO SISHAB

	Tempo médio total em dias (distribuição e análise)
Motorista	1,00
Empresa	1,50
Veículos	1,00

	Quantidade de Análises após SISHAB
Motorista	34.677
Empresa	2.973
Veículos	37.889

	Tempo reduzido por análise após SISHAB (dias)
Motorista	7,59
Empresa	9,71
Veículos	9,66

ANTT Fl. 66 GERREC

ANEXO V: SUMÁRIO EXECUTIVO

A DESBUROCRATIZAÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO DOS PROCESSO NORMATIVOS: O MODELO DAS RESOLUÇÕES Nº 4.770/15 e 4.777/15

Como parte das iniciativas de otimizar a aplicação de recursos, buscando aumentar a eficácia e minimizar a desburocratização do efeito de um ato regulatório desenvolvido sob sua jurisdição, a ANTT, representada aqui pela Superintendência de Governança Regulatória – SUREG, busca instrumentos constantes para a indução de iniciativas de qualidade regulatória que possam gerar resultados desejáveis tanto para a administração pública quanto para a sociedade.

Nesta vertente, na busca desta qualidade, implica em vencer as barreiras que na maioria das vezes representam resistências à mudança, mas que vem sendo ultrapassadas por meio de incansável diálogo e maior sinergia entre as unidades organizacionais desta Autarquia, compartilhando informações e construindo assim um ambiente propício à criatividade e ao bom clima organizacional.

Trilhando este caminho, foi possível iniciar uma sinergia saudável entre a SUREG e a Superintendência de Transporte Rodoviário de Passageiros – SUPAS, elaborando desta forma, uma Avaliação de Resultado Regulatório – ARR, a partir de duas Resoluções, selecionadas pela área que são as Resoluções ANTT nºs 4770 e 4777, ambas de 2015. Resumindo, pode-se dizer que se trata de apurar as consequências da implantação do Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros – SisHAB, uma ferramenta para registro de empresas, veículos e motoristas que operam os serviços regulares e fretamento. Tal processo de avaliação visa estimar o fardo regulatório para o ente regulado após a implantação do referido sistema.

No que tange ao SisHAB, o sistema assim instrumentalizado vem contribuindo para o avanço do processo eletrônico na ANTT, mas também minimizando a burocracia e consequentemente os custos impostos aos entes regulados, tornando o processo de habilitação de transportadores e cadastramento de veículos e motoristas mais ágil e confiável, substituindo o envio de requerimentos e documentação em papel e integrando com outros sistemas do governo. A operacionalização deste sistema iniciou em agosto de 2017, mas a necessidade de transição e adaptação ao novo sistema levou aproximadamente 4 meses, fazendo com que a partir de fevereiro de 2018 pode ter sido considerado estável. Nesse sentido, vale mencionar a valorosa contribuição da Superintendência de Tecnologia da Informação – SUTEC.

Conforme dados coletados com a área finalística, antes da implantação do SisHAB, o processo de habilitação de um motorista pela SUPAS levava quase 9 dias úteis (desconsiderando o prazo de demais unidades organizacionais da ANTT que não foram afetadas pelo SisHAB). Esse prazo foi reduzido para 1 dia útil. Do mesmo modo, houve redução do prazo para análise da habilitação de empresas e veículos. Foi possível observar também que após sua implantação, uma redução do fardo total em um único ano de R$74,5 milhões, conforme figura 1. Fazendo uma previsão do potencial de redução para um cenário de 5 anos[9] há aproximadamente R$372,8 milhões, ou seja, uma economia que pode ser empregada a outros tipos de atividade para o aprimoramento do setor.

[9] Prazo estabelecido como cenário de referência para a quantificação dos impactos econômicos pela metodologia de quantificação do Fardo regulatório da ANTT.

Relatório. Relatório ARR SisHAB (2232460) SEI 50500.423417/2019-01 / pg. 28

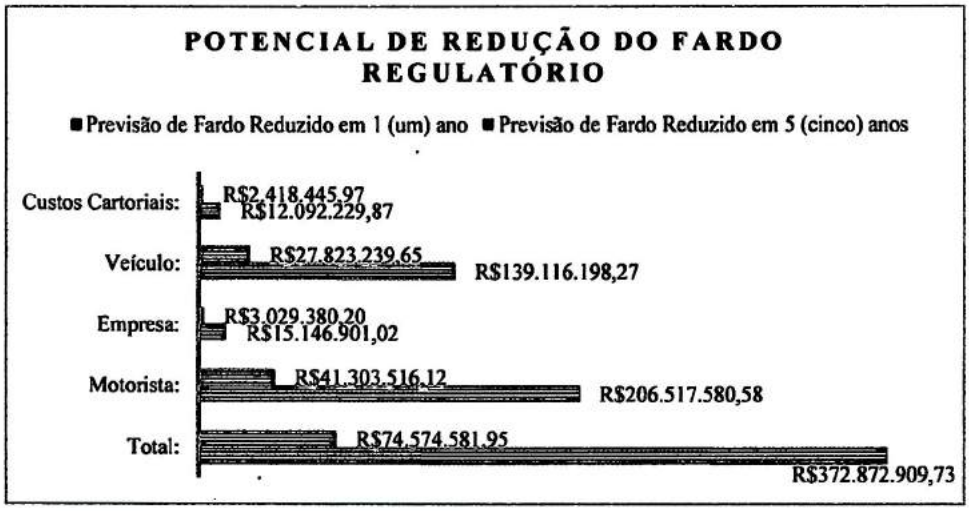

Figura 1: Potencial de Redução do Fardo Regulatório. Exemplo de boas práticas para o cumprimento dos ditames regulatórios (Resoluções 4.770/15 e 4.777/15).

Mesmo que a primeiro momento os resultados saltem aos olhos, deve-se enfatizar que nas análises realizadas procurou-se ser conservador com o levantamento dos custos relacionados ao veículo (certificado de segurança veicular, IPVA e a outros índices), bem como aos que envolveram os cálculos no que tange aos motoristas e empresas. Nesse sentido, foi adotado um fator de ajuste que considera que a empresa ou motorista que não tenha obtido o documento solicitado ainda sim continua tendo receita. Ressalta-se que o modelo conservadorista adotado inicialmente neste trabalho é uma primeira etapa para substanciar o resultado do fardo regulatório gerado, mas que evoluirá no decorrer do tempo, objetivando alcançar melhores ajustes para o objetivo que se pretende alcançar.

Também é importante ressaltar que não foram computados os custos administrativos internos que foram reduzidos com essa simplificação dos processos de análise. Todas as áreas da ANTT trabalham com equipe reduzida e a racionalização das atividades traz um melhor aproveitamento da equipe. O mesmo trabalho realizado em 7 dias por um servidor hoje é realizado em 1 dia. Essa melhoria pode ser monetizada e será objeto de um estudo à posterior.

Na metodologia de redução de fardo regulatório trabalha-se com a previsão de redução de 5 anos, como foi mencionado. Esse valor de redução de R$ 372,8 milhões já extrapola o valor de R$ 100 milhões estipulado como meta de redução de fardo regulatório no PGA da ANTT para 2018.

Enfim, fruto também de um conjunto de fatores, a potencialidade do novo SisHAB desenvolvido pela SUPAS abre uma nova janela na instituição em inovar e aprimorar os serviços por meio de ferramentas tecnológicas, proporcionando diminuição nas limitações regulatórias e burocráticas, mas também tornando o mercado regulado e a legislação mais alinhadas às necessidades contemporâneas em busca da eficiência na prestação de serviços públicos.

Relatório. Relatório ARR SisHAB (2232460) SEI 50500.423417/2019-01 / pg. 29