



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 5166/2020/GERET/SUROC/DIR

Interessado: SUROC

Referência: Processo nº 50500.064598/2020-54

Assunto: Revisão da regulação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC. Análise de Impacto Regulatório – AIR 2.0. Encaminhamento da proposta de alteração da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, para Processo de Participação e Controle Social.

1. INTRODUÇÃO

Este documento apresenta a Análise de Impacto Regulatório – AIR 2.0 realizada pela equipe técnica da Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, vinculada à Superintendência de Serviços de Transportes Rodoviário e Multimodal de Cargas (GERET/SUROC), sobre a revisão da Resolução ANTT nº 4.799/2015 e buscou seguir as instruções do Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da ANTT.

A versão 1.0 da AIR consta da Nota Técnica nº 4.117/2020/CRTRC/GERET/SUROC/DIR (4034507).

Cumprir destacar que esta AIR observou, também, as recomendações presentes na Nota Técnica nº 4.673/2020/COMON/GERAP/SUART/DIR (4234866), a qual apresenta Avaliação de Resultado Regulatório - ARR sobre a Resolução ANTT nº 4.799/2015.

O trabalho encontra-se dividido em 13 (treze) seções, a saber:

- a) Sumário Executivo;
- b) Identificação do Problema Regulatório;
- c) Identificação dos Atores afetados pelo Problema;
- d) Base Legal que ampara a ação da ANTT quanto ao problema regulatório;
- e) Objetivos;
- f) Análise das Alternativas e seus Impactos;
- g) Considerações referentes a informações e manifestações recebidas em processos de participação e controle social (PPCS);

- h) Identificação dos efeitos e riscos da revogação da Resolução ANTT nº 4.799/2015;
- i) Comparação das alternativas e apresentação da metodologia escolhida;
- j) Descrição da estratégia para implementação da alternativa proposta, formas de monitoramento e de avaliação a serem adotadas;
- k) Manifestação sobre as sugestões da ARR;
- l) Conclusão; e
- m) Encaminhamento.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

Desde a publicação da Lei nº 10.233, em 5 de junho de 2001, tem-se a previsão de um Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga, conforme art. 14-A da referida Lei:

*“Art. 14-A O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.**” (grifo nosso)*

O art. 26 da mesma Lei ainda dispõe que:

“Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

*IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como **organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;***

(...)” (grifo nosso)

Já a Lei nº 11.442, publicada em 5 de janeiro de 2007, dispõe nos arts. 1º e 2º o que se segue:

“Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

(...)

*Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e **depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:***

(...)” (grifo nosso)

Portanto, a Lei nº 11.442/2007 veio a reafirmar a necessidade – constante da Lei nº 10.233/2001 – de inscrição (do interessado na exploração do Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC) no RNTRC.

A regulamentação da referida lei veio com a publicação da Resolução ANTT nº 3.056/ 2009, que dispunha sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelecia procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC e dava outras providências.

Seis anos depois a Resolução ANTT nº 3.056/2009 foi revogada, com a publicação da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, que é o normativo que atualmente regulamenta os procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC.

De 2001 até o momento presente, conforme discutido na Nota Técnica nº 4.673/2020/COMON/GERAP/SUART/DIR (4234866), ficou evidenciado que o principal problema originalmente apontado pelo legislador – a competição nociva e predatória entre os transportadores rodoviários de carga –, quando da publicação das leis nºs 10.233/2001 e 11.442/2007, não foi solucionado pelas regulamentações que se seguiram às referidas leis.

É principalmente em razão disso que a revisão em curso se faz necessária. Esta revisão da regulamentação que define os procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC tem como principal objetivo reduzir a quantidade de exigências e a burocracia para obtenção do RNTRC. Além disso, busca-se também compatibilizá-la com novos elementos – relacionados ao assunto – que surgiram após 2015, tais como o advento da Lei de Desburocratização Federal (Lei nº 13.726/2018), as exigências da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (item 7.2 desta AIR), as necessidades urgentes de modernização (item 7.4 desta AIR), dentre outros.

Cumprido salientar, ainda, que a Resolução ANTT nº 4.799/2015 acaba de completar cinco anos de existência e é natural que, cumprido seu “ciclo regulatório” (vide Figura 01), passe por revisões.

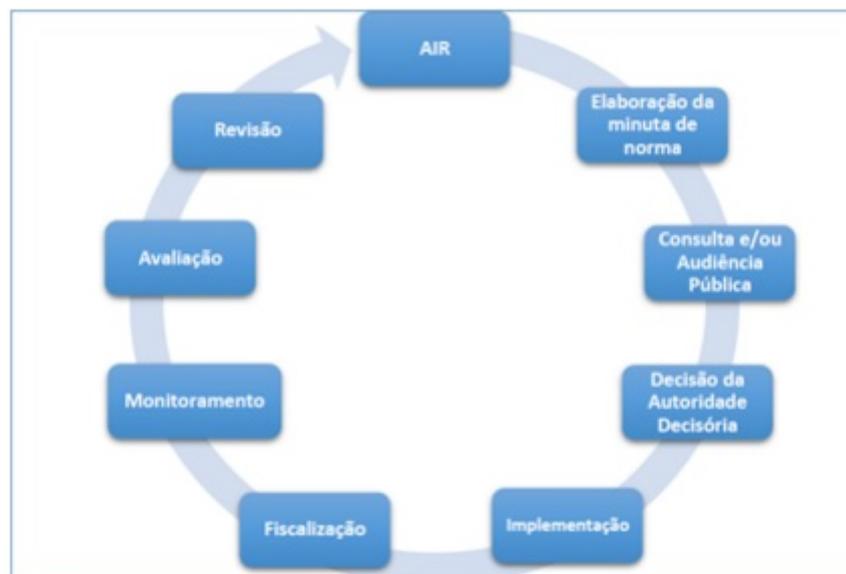


Figura 01: Ciclo Regulatório

Fonte: Casa Civil, 2018.

Utilizaram-se dados obtidos no período de vigência da Resolução para avaliar possibilidades de melhoria e correções pontuais. Por essa razão, foram prospectadas informações junto à Ouvidoria e à Superintendência de Fiscalização - SUFIS que permitiram melhor embasar as propostas de modificação na regulação do RNTRC, conforme apresentado em detalhes na Nota Técnica nº 4.117/2020/CRTRC/GERET/SUROC/DIR (4034507).

3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

Considerando a Análise de Resultado Regulatório – ARR apresentada pela SUART (Nota Técnica nº 4.673/2020/COMON/GERAP/SUART/DIR), fica confirmado que as medidas até então adotadas na regulamentação em tela não se mostraram suficientes para mitigar os entraves e problemas identificados no início da cronologia descrita na seção anterior.

Portanto, pode-se considerar como problema regulatório a quantidade excessiva de exigências constantes da Resolução nº 4.799/2015, decorrentes da visão inicial – ainda da época em que o normativo foi elaborado – de que a Resolução deveria trazer a “profissionalização” do setor. Porém, percebeu-se que ao longo da existência do RNTRC, tais exigências se transformaram, na verdade, em barreiras de entrada no mercado de transporte rodoviário de cargas, tornando o RNTRC não propriamente um “registro”, mas uma ferramenta assemelhada a uma “autorização” para atuação nesse mercado.

4. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA

Qualquer modificação na Resolução ANTT nº 4.799/2015, que regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, nos termos da Lei nº 10.233/2001 (art. 14-A) e da Lei nº 11.442/2007 (art. 2º), pode gerar impactos a setores específicos do transporte rodoviário de cargas, tais como:

- a) Contratantes/Subcontratantes do serviço de TRRC;
- b) Destinatários (pessoas físicas ou jurídicas a quem a carga é destinada);
- c) Transportadores Autônomos de Cargas – TAC;
- d) Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC;
- e) Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC;
- f) Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e
- g) Pontos de atendimento credenciados.

Os atores acima (exceto pontos de atendimento credenciados) estão presentes no referido regulamento. Nesse sentido, as alterações a serem promovidas por ocasião da revisão poderão lhes afetar em alguma medida. Esses possíveis impactos serão descritos adiante.

5. BASE LEGAL QUE AMPARA A AÇÃO DA ANTT QUANTO AO PROBLEMA REGULATÓRIO

A Lei nº 10.233/2001 dispõe, em seu art. 14-A, que:

*“Art. 14-A O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.**” (grifo nosso)*

O art. 22 da mesma Lei disciplina que:

“Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

IV – o transporte rodoviário de cargas;

(...)

VI – o transporte multimodal;

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.” (grifo nosso)

Já o art. 26 da Lei nº 10.233/2001 dispõe que:

“Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

*IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como **organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;***

V – habilitar o transportador internacional de carga;

(...)” (grifo nosso)

A partir da leitura dos dispositivos acima é possível confirmar a competência da ANTT para regulamentar o assunto. Além disso, a Lei nº 11.442/2007 dispõe em seus arts. 1º e 2º o que se segue:

“Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

(...)

*Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e **depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:***

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

(...)” (grifo nosso)

Ou seja, a Lei nº 11.442/2007 define que a atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas depende de inscrição (do interessado em sua exploração) no RNTRC, competência da ANTT, ficando, novamente, comprovada a competência da Agência para regulamentar aspectos relacionados ao RNTRC.

Por fim, é importante verificar também o que diz o art. 40 da Resolução nº 5.888/2020 (Regimento Interno da ANTT) sobre as competências da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC:

“Art. 40. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete:

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

II - efetuar o registro de transportadores rodoviários no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC;

(...)

VII - propor regulamentação:

a) aos serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas;

b) ao RNTRC;

(...)

VIII - propor medidas que visem assegurar a competitividade dos serviços de transporte rodoviário de cargas;

(...)” (grifos nossos)

6. OBJETIVOS

O objetivo geral da revisão é reduzir a quantidade de exigências para se obter o RNTRC. Além disso, compatibilizar a resolução com novos elementos – relacionados ao assunto – que surgiram após 2015. Ou seja, é necessário proceder uma readequação regulatória geral da norma, de modo a incorporar os possíveis aprimoramentos identificados durante sua vigência.

Busca-se aprimorar o referido regulamento, incorporando à regulação ferramentas e funcionalidades vinculadas a novas tecnologias, que são a consequência natural da modernização dos procedimentos, adequando-o às mudanças de legislação que ocorreram no período, bem como às estratégias e diretrizes que foram apresentadas pela Agência à equipe técnica da SUROC.

Como objetivos específicos, podem ser citados:

- a) adequar as definições contidas na resolução, para manter, de forma atualizada e compatível com as demais normas do TRRC, apenas aquelas realmente utilizadas e relevantes para o entendimento da norma em discussão;
- b) revisar o texto da resolução, deixando sua leitura mais fluida e objetiva (exemplo: exclusão dos dispositivos que são repetições de trechos da Lei nº 11.442/2007);
- c) deixar a resolução em harmonia com o RNTRC Digital (item deste projeto de revisão que foi antecipado em razão da evidente melhoria que proporcionaria ao mercado);
- d) deixar clara a aplicação da resolução somente ao transporte rodoviário remunerado de cargas (e não ao transporte rodoviário de carga própria);
- e) revisar os critérios e condições para inscrição e manutenção no RNTRC, minimizando a burocracia;
- f) melhor disciplinar os demais procedimentos relacionados ao RNTRC (atualização cadastral, suspensão, cancelamento, reativação e revalidação ordinária dos dados cadastrais);
- g) excluir elementos que não devem ser mais objeto da regulação (exemplos: identificação eletrônica dos veículos e seguro relativo a danos à carga);
- h) revisar o prazo de validade do CRNTRC (que, com a revisão, passa a ser indeterminado); e

- i) revisar infrações e penalidades, adequando-as às obrigações existentes na norma e possibilitando processos de fiscalização mais ágeis e efetivos.

7. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS E SEUS IMPACTOS

A análise das alternativas para revisão da Resolução ANTT nº 4.799/2015 é apresentada a seguir.

7.1. Alternativa 1: Não revisar a Resolução ANTT nº 4.799/2015 (opção “não fazer nada”).

A opção “não fazer nada” costuma estar presente nas análises de impacto regulatório para permitir que se avaliem os efeitos de deixar a situação exatamente como se encontra no momento. Neste caso, tal opção se traduz em não promover qualquer ajuste na resolução vigente.

Conforme poderá ser observado no quadro a seguir, ao adotar a opção “não fazer nada” não será possível alcançar os impactos positivos previstos e apresentados ao longo da seção 4.2 da Nota Técnica nº 4.117/2020/CRTTC/GERET/SUROC/DIR, a qual aborda as modificações previstas.

Como se não bastasse isso, um dos principais reflexos negativos da não revisão da resolução seria a manutenção do excesso de exigências e do descompasso que existe entre a regulamentação do RNTRC frente às alterações trazidas no âmbito do TRRC por ocasião das novas legislações que alteraram a dinâmica do mercado, como a PNPM-TRC.

Além disso, ao continuar insistindo na sistemática atual, isto é, sem a inscrição digital e desconsiderando as diretrizes de desburocratização e liberdade econômica, permanecerão os mesmos entraves e dificuldades que ocorrem no processo de cadastro no RNTRC e em outros processos colaterais.

Diante do exposto, as alterações propostas a partir desta alternativa regulatória poderão impactar os agentes de mercado da seguinte forma:

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	-	Não obtenção das vantagens apresentadas na seção 5.3.4 da 1ª versão da AIR, a partir das alterações propostas.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos)
TAC	-	Continuidade dos entraves verificados com a atual regulamentação (burocracia, custos para realização de procedimentos simples, conflitos com as legislações mais recentes do TRC etc.).
	-	Não obtenção das vantagens apresentadas na seção 5.3.4 da 1ª versão da AIR, a partir das alterações propostas.
ETC	-	Continuidade dos entraves verificados com a atual regulamentação

		(burocracia, custos para realização de procedimentos simples, conflitos com as legislações mais recentes do TRC etc.).
	-	Não obtenção das vantagens apresentadas na seção 5.3.4 da 1ª versão da AIR, a partir das alterações propostas.
CTC	-	Continuidade dos entraves verificados com a atual regulamentação (burocracia, custos para realização de procedimentos simples, conflitos com as legislações mais recentes do TRC etc.).
	-	Não obtenção das vantagens apresentadas na seção 5.3.4 da 1ª versão da AIR, a partir das alterações propostas.
ANTT	-	Maior tempo/custo com procedimentos ultrapassados.
	-	Não obtenção das vantagens apresentadas na seção 5.3.4 da 1ª versão da AIR, a partir das alterações propostas.
Pontos de atendimento credenciados	neutro	(Sem previsão de impactos)

Percebe-se que esta alternativa não se mostra adequada à solução dos problemas levantados, tamanha a quantidade de impactos negativos e ausência de impactos positivos.

7.2. Alternativa 2: Revisar a Resolução ANTT nº 4.799/2015 no que diz respeito ao vencimento do registro (conforme recomendação da OCDE)

Segundo informação do Ministério das Relações Exteriores - MRE, Brasil e OCDE assinaram acordo de cooperação que permitirá aprofundar e sistematizar seu relacionamento. O acordo institucionaliza a participação brasileira em diversos foros da OCDE e estabelece mecanismos para a definição de linhas de trabalho futuras.

Nesse contexto, o Brasil solicitou adesão aos “Códigos de Liberalização de Movimento de Capital e de Operações Correntes Intangíveis da OCDE”. Tais códigos são um dos principais documentos do arcabouço normativo da OCDE. A aceitação do Brasil como membro dos Códigos significaria o reconhecimento internacional dos esforços recentes do governo brasileiro em promover um ambiente aberto, estável e atraente para investimentos estrangeiros.

Os países que aderem aos Códigos assumem a obrigação de eliminar, progressiva e unilateralmente, restrições estabelecidas pela legislação ou práticas domésticas que façam algum tipo de distinção entre residentes e não-residentes nas áreas cobertas pelos Códigos, tais como realização de investimentos estrangeiros diretos, movimentação de capital e provisão de serviços. Como medida de transparência e em reconhecimento às peculiaridades de cada país quanto à capacidade de promover processos de liberalização, os membros dos Códigos podem estabelecer reservas, no momento de sua adesão, que reflitam aspectos da legislação incompatíveis com as obrigações dos Códigos ou justificados por questões de segurança nacional ou mesmo saúde pública.

Com a adesão do Brasil aos “Códigos de Liberalização de Movimento de Capital e de Operações Correntes Intangíveis da OCDE”, o Estado Brasileiro perde pontos junto à OCDE quando estabelece prazo de validade para o RNTRC. Portanto, buscando simplificar processos e se adequar aos preceitos do Decreto nº 9.723/2019 e da Lei nº 13.874/2019, já citados, e atender à orientação da OCDE, está sendo proposta a substituição do “recadastramento” pela “revalidação ordinária dos dados cadastrais” no RNTRC, de modo que o CRTRC passe a ter prazo indeterminado, permitindo a manutenção de um banco de dados atual e confiável.

Foi recomendada, então, a análise da retirada do vencimento do registro (RNTRC), que é exatamente a alternativa em comento.

Diante do exposto, a alteração proposta a partir desta alternativa regulatória poderá impactar os agentes de mercado da seguinte forma:

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	+	Não haverá mais a possibilidade de contratação de transportador com registro vencido.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos).
TAC	+	Diminuição da burocracia (recadastramento).
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
ETC	+	Diminuição da burocracia (recadastramento).
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
CTC	+	Diminuição da burocracia (recadastramento).
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
ANTT	-	Maior custo para adequação do sistema.
	-	Maior necessidade de gerenciamento e controle do sistema (informações cadastrais).

	+	Otimização e aperfeiçoamento de procedimentos regulatórios.
	+	Diminuição da burocracia.
	+	Atendimento aos preceitos da OCDE e, conseqüente, aumento da pontuação do Brasil junto à referida organização.
Pontos de atendimento credenciados	-	Provável diminuição de receita.
	+	Redução de custos administrativos.

A partir do quadro acima se percebe que a maioria dos impactos é positiva. Apenas no caso da ANTT são previstos impactos negativos (maior incidência de custos, em caso de adequação do sistema, e conseqüente aumento da necessidade de gerenciamento e controle desse sistema, sobretudo no que tange às informações cadastrais). Há também a previsão de diminuição de receita para os pontos de atendimento credenciados, que atualmente cobram taxa(s) para intermediar o processo de recadastramento.

7.3. Alternativa 3: Revisar a Resolução ANTT nº 4.799/2015 exclusivamente no que diz respeito à interpretação da Lei nº 11.442/2007 quanto às atribuições da ANTT

Quando se realizou a análise ponto a ponto do atual texto da Resolução ANTT nº 4.799/2015, decidiu-se por propor a exclusão (na minuta de resolução decorrente dessa análise) dos dispositivos transcritos da Lei nº 11.442/2007 em que não havia menção explícita para que a ANTT adotasse alguma medida.

Nesse sentido, a presente alternativa é justamente revisar a Resolução ANTT nº 4.799/2015 considerando essa interpretação da Lei nº 11.442/2007 quanto às atribuições da ANTT. Isto é, aquilo que já consta da lei e não menciona a ANTT (no sentido de fazer alguma ação) foi excluído do seu texto.

A revisão, em linhas gerais, exclui a maior parte do Capítulo IV da Resolução ANTT nº 4.799/2015, exceção feita aos dispositivos que falam sobre o documento que caracteriza a operação de transporte e exigências correlatas (arts. 22, 23 e 24 da resolução vigente) e o dispositivo que detalha as condições de comprovação dos horários de chegada e saída dos veículos nas dependências do embarcador e do destinatário da carga (art. 32 da resolução vigente).

Os dispositivos (e seus respectivos assuntos) que se propõe excluir do Capítulo IV da resolução são os seguintes:

- Art. 25 (responsabilidades dos transportadores);
- Art. 26 (indenizações do contratante ao transportador);
- Art. 27 (aspectos relativos a danos ou avarias na carga);
- Art. 28 (possibilidade de arbitragem);
- Art. 29 (direito a reparação por danos);
- Art. 30 (aspectos relativos a atrasos);
- Art. 31 (obrigatoriedade de informação de prazo para entrega da carga e data da efetiva chegada da carga ao destino e outras questões a esta relacionadas, como prazo para carga e descarga etc.);
- Art. 33 (seguro contra perdas e danos causados à carga); e

- Art. 34 (utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito).

Esses dispositivos já estão presentes na Lei nº 11.442/2007 e foram repetidos quando da publicação da Resolução ANTT nº 4.799/2015. Não parece ser necessário que continuem a constar da resolução, visto que a intenção (em 2015) foi “facilitar” sua leitura, por tratar-se, à época, de um assunto relativamente novo e ainda confuso para aqueles que fariam uso da resolução. Mas essa situação, felizmente, já se encontra superada, não fazendo mais sentido.

Ademais, são situações pouco relacionadas às atribuições da ANTT (e, como já enfatizado, que não a mencionam no sentido de ter que fazer alguma ação), o que reforça a ideia de que não devem estar na nova resolução.

Diante do exposto, as alterações propostas a partir desta alternativa regulatória poderão impactar os agentes de mercado da seguinte forma:

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	+	Simplificação do regulamento, permitindo maior facilidade em sua interpretação e utilização.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos).
TAC	+	Simplificação do regulamento, permitindo maior facilidade em sua interpretação e utilização.
ETC	+	Simplificação do regulamento, permitindo maior facilidade em sua interpretação e utilização.
CTC	+	Simplificação do regulamento, permitindo maior facilidade em sua interpretação e utilização.
ANTT	+	Possibilidade de concentrar esforços em questões que realmente requerem seu envolvimento e esforço operacional.
	+	Simplificação do regulamento, permitindo maior facilidade em sua interpretação e utilização.
Pontos de atendimento credenciados	neutro	(Sem previsão de impactos).

Cumprе ressaltar que os assuntos constantes dos dispositivos que se propõe suprimir do normativo da ANTT não deixarão de existir na Lei nº 11.442/2007. Porém, para algumas dessas situações (seguros, por exemplo), entende-se que, por não se tratar de assuntos da competência da ANTT, suas equipes de fiscalização deixariam de verificá-las.

Por fim, é certo que essas alterações na Resolução ANTT nº 4.799/2015 a tornariam mais objetiva e até mesmo mais clara em sua interpretação, porém, deixariam de incorporar uma série de mudanças igualmente possíveis (vide alternativa 4) e até mais importantes e de maior efetividade imediata.

7.4. Alternativa 4: Reformular a Resolução ANTT nº 4.799/2015 por completo

Diante do que está apresentado na seção 4.2 da Nota Técnica nº 4.117/2020/CRTRC/GERET/SUROC/DIR (4034507), foi possível observar várias oportunidades de melhoria que surgiram ao longo dos últimos anos para a Resolução nº 4.799/2015 e consequente diminuição da quantidade excessiva de exigências (mencionada no item 2 desta AIR). Melhorias que vão desde aspectos formais – relativos à organização do normativo ou mesmo a aspectos gramaticais e de compreensão textual – até questões relacionadas ao seu conteúdo, como compatibilização com o “RNTRC Digital”, extinção do prazo de validade do CRNTRC, exclusão da seção sobre identificação eletrônica dos veículos, exclusão dos dispositivos que abordam o seguro contra perdas e danos causados à carga, dentre outras.

Foi pensando nessa diminuição (ou exclusão) de exigências desnecessárias e nas oportunidades de aperfeiçoamento, na tentativa de desburocratização (interna e externamente à Agência) e também na desoneração dos transportadores e demais atores envolvidos no processo de TRRC, que a equipe técnica procurou propor uma alternativa que fosse a mais completa possível, em termos de aprimoramentos da regulação e regulamentação do tema.

Esta 4ª alternativa traz, enfim, um apanhado de tudo aquilo que está sendo pensado para a nova resolução em termos de adequação às novas tecnologias, desburocratização, redução de custos para os agentes de mercado, atualizações referentes a infrações e penalidades e, de uma maneira geral, facilitação de sua aplicação.

A seguir, são apresentados os principais tópicos que fazem parte da alternativa:

- Mudanças na organização do normativo, tais como criação e exclusão de capítulos e seções, remanejamento de dispositivos etc.;
- Criações, adequações e correções nas definições;
- Clara definição de que a resolução se aplica SOMENTE ao transporte rodoviário REMUNERADO de cargas;
- Estabelecimento da obrigatoriedade de capacidade de direitos e deveres na ordem civil para TAC e Responsável Técnico;
- Exclusão da obrigação de estar em dia com a contribuição sindical;
- Simplificação das exigências relacionadas à comprovação das condições para constituição de ETC e CTC, com vistas a simplificar o processo de inscrição e manutenção do cadastro (art. 5º, II, “b” e art. 5º, III, “b”); Ajustes nos procedimentos relativos ao RNTRC (reativação, cancelamento e revalidação ordinária dos dados cadastrais);
- Instituição de validade indeterminada para o CRNTRC (seguindo orientação da OCDE) (vide alternativa 2);
- Maior compatibilização com o RNTRC Digital;
- Simplificação da forma de atuação e das responsabilidades do Responsável Técnico;
- Prova de conhecimento eletrônica passa a ser o único tipo aceito;
- Inclusão do status “pendente” para o RNTRC (“registro provisório” deixa de existir);
- Exclusão da declaração de idoneidade para cadastro no RNTRC (ETC e CTC), bem como da comprovação de capacidade financeira (ETC);
- Exclusão da obrigatoriedade de identificação eletrônica dos veículos;

- Simplificação das informações e exigências relativas ao documento que identifica a operação de transporte;
- Revisão da resolução no que se refere à interpretação da Lei nº 11.442/2007 em face das atribuições da ANTT (vide alternativa 3);
- Exclusão da exigência de dados de seguro contra perdas e danos;
- Melhor definição do documento que comprova a chegada/saída da carga, de modo a se adequar às inovações tecnológicas e diminuir a burocracia;
- Incorporação da possibilidade de receber e aceitar notificações e comunicados enviados de forma eletrônica (permitindo maior agilidade e redução de custos);
- Inclusão da suspensão administrativa de forma cautelar para casos de incorreção ou falde nos requisitos para inscrição e manutenção no RNTRC; e
- Revisão das situações de infração e respectivas penalidades.

Diante do exposto, as alterações propostas a partir desta alternativa regulatória poderão impactar os agentes de mercado da seguinte forma:

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
	+	Não haverá mais a possibilidade de contratação de transportador com registro vencido.
Destinatários	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
TAC	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
	+	Diminuição da burocracia.
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
ETC	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
	+	Diminuição da burocracia.
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
CTC	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.

	+	Diminuição da burocracia (recadastramento).
	+	Redução de custos.
	+	Aumento de produtividade.
	+	Impossibilidade de multa por registro vencido.
ANTT	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
	+	Otimização e aperfeiçoamento de procedimentos regulatórios.
	+	Diminuição da burocracia.
	+	Atendimento aos preceitos da OCDE e, conseqüente, aumento da pontuação do Brasil junto à referida organização.
	+	Melhoria no gerenciamento do sistema, aumentando a confiabilidade das informações apresentadas e facilitando a fiscalização dessa nova regulamentação.
	+	Melhoria da dosimetria e melhor explanação das penalidades.
	+	Penalidades revisadas e com valores reajustados.
	+	Mudanças de procedimentos que impulsionam a fiscalização eletrônica.
	+	Simplificação e otimização do processo de inscrição e manutenção do cadastro por meio do RNTRC digital.
	+	Compatibilização da regulamentação do RNTRC com as legislações mais recentes afetas ao TRRC, sobretudo a Lei nº 13.703/2018.
	+	Implementação da nova política de governo, que busca a desburocratização dos procedimentos (Decreto nº 9.723/2019) e a liberdade econômica (Lei nº 13.874/2019).
	+	Revalidação periódica dos dados deverá manter os bancos de dados da ANTT mais confiáveis.
	-	Maior custo para adequação do sistema às mudanças, inclusive à sua atualização para armazenamento de dados (TAC e RT).
-	Maior necessidade de gerenciamento e controle do sistema.	
Pontos de atendimento credenciados	+	Simplificação da norma como um todo, que estará melhor organizada, atualizada e de fácil utilização.
	+	Redução de custos administrativos.
	-	Provável diminuição de receita.

Há alguns impactos negativos, notadamente para a ANTT e também para os Pontos de Atendimento Credenciados. Mas é nítido que os impactos positivos aparecem em maior quantidade, o que aponta para a viabilidade de implementação desta alternativa.

8. CONSIDERAÇÕES REFERENTES A INFORMAÇÕES E MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL (PPCS)

Nesta fase do processo de revisão ainda não foram recebidas informações e manifestações em processos de participação e controle social, tendo em vista que até este momento nenhum PPCS ocorreu.

Em todo caso, cumpre destacar que, em que pese a necessidade de regulamentação do assunto, conforme previsto na Lei nº 11.442/2007, em conformidade com o art. 26, inciso IV, da Lei nº 10.233/2001, a ANTT deve sempre submeter à audiência pública as iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte. O referido processo, regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.624/2017, permite ampla participação da sociedade e análise de impactos regulatórios para a elaboração de seus regulamentos, visando sempre à eficiência regulatória. Dessa forma, todo o processo deve obedecer ao devido trâmite regulatório.

Destaque-se que o procedimento de participação e controle social está também entre as boas práticas regulatórias defendidas pela Casa Civil da Presidência da República, mantendo conformidade com as recomendações da OCDE, para a qual o Brasil formalizou sua candidatura ao processo de adesão em maio de 2017.

Segundo a Resolução ANTT nº 5.624/2017, o prazo para a audiência pública deve ser de, no mínimo, 45 dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado. Assim, de forma razoável, considerando a complexidade do tema e, por outro lado, o provável impacto acarretado ao TRRC que a revisão proporcionará, recomenda-se que o referido prazo não seja reduzido.

Finalmente, é importante que a ANTT deixe claro nos documentos de referência do PPCS, disponibilizados ao público, que as sugestões a serem encaminhadas devem ser acompanhadas do correspondente embasamento técnico.

9. IDENTIFICAÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DA REVOGAÇÃO DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 4.799/2015

Os efeitos da revogação da Resolução ANTT nº 4.799/2015 serão os impactos identificados na seção 7.4 deste documento. Em termos de riscos, há que se considerar que qualquer normativo que passa por processo de revisão demanda um tempo para ser devidamente compreendido por aqueles que o consultam. Com a resolução que virá a substituir a Resolução ANTT nº 4.799/2015 não deve ser diferente. Esse prazo para que as novidades que o novo normativo trará sejam absorvidas pelo público em geral talvez traga consigo riscos, como, por exemplo, interpretações equivocadas e/ou eventuais descontentamentos de agentes econômicos ou usuários da norma.

Vale lembrar que a revogação da Resolução ANTT nº 4.799/2015 e consequente publicação de uma nova resolução – que continuará a regulamentar procedimentos para inscrição e manutenção RNTRC, dando

também outras providências em relação ao registro –, possibilitará a redução do fardo regulatório identificado na ARR elaborada pela SUART. Sobre esse assunto é informado, no item 4.32 da ARR, que:

“segundo cálculos preliminares realizados pela equipe técnica da Gerência de Regulação Aplicada - GERAP/SUART, estima-se que o custo do fardo regulatório do RNTRC (dados de 2018/2019), englobando (i) o valor cobrado pelas entidades representativas; (ii) contratação de serviços de despachante e (iii) curso específico para TACs e RTs, seja de aproximadamente R\$ 228 milhões ao ano para o setor (...).”

10. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS E APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA ESCOLHIDA

Ao se comparar as quatro alternativas apresentadas na seção 7 deste documento, percebe-se que a 4ª alternativa engloba os aspectos positivos das duas anteriores. Por outro lado, conforme já destacado na seção 7.1, a opção “não fazer nada” de fato não parece ter condição de resolver o problema ou trazer qualquer benefício ao TRRC. Portanto, diante da avaliação qualitativa feita para cada alternativa e dos impactos (positivos e negativos) identificados, decidiu-se pela alternativa 4: Reformular a Resolução ANTT nº 4.799/2015 por completo.

Portanto, a análise se mostra suficiente para a tomada de decisão. A implementação da alternativa escolhida deve ocorrer mediante a publicação de um novo normativo, o qual substituirá a resolução vigente (a ser revogada), após realização de processo de participação e controle social, tendo em vista a necessidade de discutir com os agentes de mercado aspectos importantes da revisão em tela e considerando, também, a eventual criação de obrigações para com terceiros.

A proposta é reformular por completo a resolução, de modo a compatibilizá-la às necessidades levantadas anteriormente, excluindo as exigências dispensáveis e melhorando e modernizando os procedimentos para o setor regulado.

11. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA PROPOSTA, FORMAS DE MONITORAMENTO E DE AVALIAÇÃO A SEREM ADOTADAS

A estratégia para implementação da **Alternativa 4: Reformular a Resolução ANTT nº 4.799/2015 por completo** foi descrita na seção anterior, ou seja, será a publicação de um novo normativo que substituirá a resolução atual, após realização de PPCS, tendo em vista a necessidade de discutir com os agentes de mercado vários aspectos importantes da revisão. Obviamente, um PPCS é obrigatório, também, em razão da criação de obrigações para com terceiros.

A estratégia de monitoramento e avaliação dos resultados da alternativa proposta deve ocorrer por meio de indicadores, a fim de verificar se os problemas foram de fato resolvidos, se houve melhora no serviço e se a oportunidade para aperfeiçoamento da regulamentação e regulação do tema foi aproveitada satisfatoriamente. É a partir dos critérios e indicadores definidos que será possível realizar, posteriormente, uma nova avaliação de resultados regulatórios - ARR (avaliação *ex post*).

12. MANIFESTAÇÃO SOBRE AS SUGESTÕES DA ARR

Quanto às sugestões constantes do item 5.14 da ARR (Nota Técnica nº 4.673/2020/COMON/GERAP/SUART/DIR), cumpre informar que:

I - A Análise de Impacto Regulatório - AIR foi revisada, constituindo o presente documento. Quanto ao estudo de redução do fardo regulatório, este faz parte da ARR elaborada pela SUART. Importa destacar que a recente implementação do RNTRC Digital permitirá a redução desse fardo, tendo em vista a opção de registro por meio eletrônico (online) sem a necessidade de visita a posto de atendimento conveniado. Ou seja, a partir de agora o processo pode ser feito pelo próprio transportador de forma gratuita;

II - A criação de cadastro positivo de transportadores, visando a adequação da política regulatória aos preceitos da Política de Atuação Responsiva da ANTT, vem sendo avaliada pela SUROC em parceria com a SUART e eventual adoção será implementada mediante publicação de instrumento específico;

III - O sistema de bancos de dados do RNTRC será aprimorado de modo a permitir o monitoramento por meio de indicadores. No entanto, em razão de outras iniciativas mais urgentes, esses aprimoramentos serão melhor avaliados e deverão ocorrer gradativamente;

IV - A análise da conveniência e oportunidade do aprofundamento da análise da relevância das infrações, tendo como critério a diferenciação por risco regulatório, frente aos objetivos atuais da regulamentação, vem sendo discutida entre SUROC, SUFIS e SUART. Porém, a exemplo da sugestão anterior, tal iniciativa carece de análises mais aprofundadas, sendo inviável sua implementação neste momento;

V - O diálogo com o Ministério da Infraestrutura a respeito dos ajustes e melhorias na Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) tem ocorrido de forma constante e produtiva pela SUROC desde a publicação da Lei nº 13.703/2018, e seus desdobramentos aplicam-se no âmbito de resolução específica que regulamente a referida Política, qual seja, Resolução ANTT nº 5.867/2020; e

VI - A ampliação da divulgação da gratuidade do registro por meio do RNTRC Digital, com campanhas educativas junto a transportadores e empresas, com auxílio de fiscais da ANTT e de outros canais de divulgação em massa, é uma iniciativa importante que certamente será avaliada pela SUROC em parceria com a SUFIS e a Assessoria de Comunicação - ASCOM; por oportuno, a título de exemplo, informamos que a SUFIS, nesta data, solicitou *“apoio para agendamento de reunião no Microsoft Teams com representante dessa SUROC a respeito de orientações quanto ao RNTRC Digital”*, no que foi prontamente.

13. CONCLUSÃO

Inicialmente é importante frisar que em relação ao “mapeamento da experiência internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado”, item apontado como de presença obrigatória em AIRs (segundo o Capítulo 2 do Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e

de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da ANTT), não foi identificada experiência internacional quanto a essas medidas.

Em relação às conclusões relativas aos resultados desta Análise de Impacto Regulatório – AIR é importante destacar novamente as informações contidas na Análise de Resultado Regulatório – ARR desenvolvida pela SUART e o caráter de complementariedade das duas análises.

A intenção de ambas as Unidades Organizacionais – SUROC e SUART – foi permitir uma abordagem o mais completa possível do tema, trazendo inclusive seu histórico, dados internos e externos à Agência, análise de iniciativas anteriores, apresentação das alternativas levantadas para solução do problema regulatório, enfim, um trabalho que efetivamente pudesse subsidiar de forma consistente a revisão da Resolução ANTT nº 4.799/2015.

Nesse sentido, esta AIR assume papel fundamental na medida em que apresenta as justificativas técnicas para as decisões que serão tomadas a partir deste momento e para as inovações que poderão ser incorporadas ao normativo que deve passar em breve por processo de audiência pública.

14. **ENCAMINHAMENTO**

Diante do exposto, encaminha-se ao Gabinete do Diretor Geral esta Análise de Impacto Regulatório 2.0, juntamente com minuta de Deliberação, minuta de Relatório à Diretoria, minuta de Aviso de Audiência Pública e minuta de Ofício à PF-ANTT, para que tome as providências necessárias ao devido trâmite deste processo.

À consideração superior.

EUGENIO JOSE SARAIVA CAMARA COSTA
Especialista em Regulação

De acordo.

À **SUROC**.

ANDRE SOUSA RAMOS
Especialista em Regulação / Gerente

De acordo.

Oficie-se à **PRG**.

Após, encaminhe-se a proposta ao **GAB**.

ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS
Superintendente

Brasília, 06 de novembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **EUGÊNIO JOSÉ SARAIVA CÂMARA COSTA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 12/11/2020, às 15:41, 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 **ANDRÉ SOUSA RAMOS, Gerente**, em 12/11/2020, às 16:15, 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 **ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS, Superintendente**, em 12/11/2020, às 16:47, 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, informando o código verificador **4432064** e o código CRC **2B5BE3DD**.

Referência: Processo nº 50500.064598/2020-54

SEI nº 4432064

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