

Análise de Impacto Regulatório - Nível 1

Tema: *Revisão Resolução ANTT nº 3.561/2010 – Parcelamento de Débitos não Inscritos em Dívida Ativa*

Versão: 1.0

Eixo Temático: 1 – *Temas Gerais*

Referência: Processo nº 50500.001758/2009-49

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre esta AIR?

Palavra-chave 1: Parcelamento

Palavra-chave 2: Débitos não inscritos em Dívida Ativa

Palavra-chave 3: Multas

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

50500.001758/2009-49 (Assunto: Minuta de Resolução – Parcelamento de débitos)

3. Quais são as AIRs relacionadas?

Análise de Impacto Regulatório – Fase Preliminar, versão 1.0, elaborada pela SUROC em 10/03/2017 (AIR – FASE PRELIMINAR 001/2017/Parcelamento), fls. 420 a 428.

4. Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes do início, no início, no meio ou no final do Projeto?

Esta versão da AIR foi concluída após a etapa de estudos do cronograma do Plano de Projeto PET 1.26 (pacote de entrega 3.1 da EAP).

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

O parcelamento de débitos no âmbito administrativo é uma medida benéfica tanto para a Administração Pública, que consegue receber os créditos que lhe são devidos mais rapidamente e com menos custos (de ações judiciais), quanto para os entes regulados infratores, que têm no parcelamento duas vantagens: a oportunidade de solucionar pendências com a Agência (impedimentos); e evitar ou solucionar eventuais situações de impedimento de crédito (Cadin e/ou Serasa).

Para os débitos inscritos em Dívida Ativa, foi editada a Lei nº 10.522, de 19/07/2002, que dispõe sobre o Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (Cadin), e dá a possibilidade de parcelamento desses débitos, sob responsabilidade da Procuradoria-Geral Federal (PGF), no caso das Autarquias e Fundações Públicas. A PGF editou a Portaria PGF nº 416, de 10/07/2013 para regulamentar o parcelamento dentro de sua competência.

A cobrança e administração dos débitos não inscritos em Dívida Ativa são da alçada das próprias Entidades da Administração Pública. Não havendo dispositivo legal que estabeleça o parcelamento e regras para ele, as Agências Reguladoras Federais, com liberdade para tal, construíram seus próprios normativos para possibilitar e regulamentar o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa.

Nesse campo, a ANTT publicou a Resolução nº 2.995, de 21/01/2009, e em seguida a Resolução nº 3.561, de 12/08/2010, que revogou a primeira. Ao longo dos mais de sete anos de vigência desta Resolução, foram observados vários problemas em sua operacionalização, alguns dos quais já corrigidos por Resoluções posteriores a ela, sendo a última de setembro de 2015.

Novamente foram percebidos problemas na citada Resolução, levantados pelas áreas-fins da ANTT (alguns inclusive objeto de discussões anteriores), e aproveita-se o momento para discutir essas demandas das áreas no âmbito da Agenda Regulatória, bem como aproveitar a oportunidade de revisão da norma como um todo.

Os cinco problemas identificados são:

Problema 1 – Consolidação dos débitos e Concessão dos Parcelamentos

O artigo 7º da Resolução nº 3.561/2010 diz que “*o parcelamento, quando solicitado até o dia 20 (vinte) do mês será consolidado na data do recebimento do pedido pela ANTT*” (grifo nosso). Quando recebido pela ANTT após o dia 20 do mês, devem ser consolidadas no mês subsequente, em até 11 dias após o recebimento. A consolidação do débito e a concessão do parcelamento (autorização) são conceitos diferentes, sendo o primeiro

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

apenas o cálculo do valor da dívida, acrescentando os juros de mora e multa ao valor original do débito.

O texto atual da Resolução, ao dizer que o “*parcelamento (...) será consolidado*”, deixou margem a dúvidas, sendo que o entendimento da Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio à JARI (Geaut) – quem atualmente recebe todos os pedidos de parcelamentos e autoriza mais de 90% deles (os demais são autorizados pela Diretoria) – é de que o prazo estabelecido no art. 7º é também para a concessão do parcelamento.

Não tem sido possível cumpri-lo, devido ao grande número de trâmites pelos quais os processos têm de passar, principalmente quando as multas que originaram o débito foram aplicadas por outras Superintendências (que não a Sufis), ou quando têm de ser aprovadas pela Diretoria.

Problema 2 – Competência para autorizar os parcelamentos abaixo do teto

O processo de análise e concessão do parcelamento dos débitos, para os valores abaixo do teto (R\$ 20 mil para transporte rodoviário de carga, R\$ 50 mil para transporte de passageiros e R\$ 2 milhões para as concessões rodoviárias e ferroviárias) é concentrado em uma única área organizacional da Agência, tirando da Unidade Organizacional que detém autonomia para fiscalização a autonomia para também deferir o parcelamento.

Como mencionado no Problema 1, a competência atualmente é da Geaut, que além de reconhecidamente já possuir excessivo volume de trabalho, tem de analisar pedidos de parcelamento de débitos resultantes de multas aplicadas fora do âmbito da Sufis. Na falta dos conhecimentos técnicos necessários à análise dos pedidos, os processos têm tido que necessariamente passar pela Superintendência que emitiu a multa e responsável por sua cobrança, antes de serem aprovados, aumentando o custo administrativo (*cost of delay*).

Problema 3 – Obrigatoriedade de parcelar o total de débitos

A Resolução nº 3.561/2010, em seu art. 5º, estabeleceu que o pedido de parcelamento deverá “*englobar todos os débitos do interessado para com a ANTT*”. Entretanto, como levantado pela Geaut, o recebimento das multas pela ANTT se dá com diferentes códigos de recolhimento, por modal/subtipo (ex. RNTRC, Vale-pedágio etc.), e, por isso o sistema utilizado para o processamento das multas e parcelamento não permite que em apenas uma solicitação de parcelamento estejam contidos débitos referentes a subtipos diferentes. Essa questão também está relacionada ao Problema 2, uma vez que a decisão de concentrar o processo de concessão em uma única área foi em consequência também dessa exigência, objetivando obter maior racionalidade no processo.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

Problema 4 – Valor mínimo das parcelas

A Suroc relatou que o valor mínimo estabelecido pela Resolução nº 3.561/2010 não tem se mostrado adequado, no que diz respeito aos transportadores autônomos de cargas (TAC). Estes compõem a maior parte dos transportadores rodoviários de cargas, e não têm conseguido solicitar o parcelamento de seus débitos, mesmo com o intuito de se quitarem perante a ANTT, pois esse valor equivale a mais de 24% do valor de renda mensal líquida média¹.

Problema 5 – Valor limite para aprovação sem anuência da Diretoria

A Resolução nº 3.561/2010 apresenta os valores descritos no Problema 2 como valores-teto, acima dos quais o parcelamento deve ser aprovado pela Diretoria, e não pela Geaut. Esses valores foram estabelecidos sete anos atrás, e devido ao aumento nos valores das multas ao longo dos anos, hoje são considerados baixos pelas áreas que fiscalizam e aplicam as multas. A título de exemplo, no transporte rodoviário de cargas, se o devedor tiver apenas duas multas de valor máximo para o setor (R\$ 10.500,00 no transporte nacional), já ultrapassa esse teto, resultando em maior demanda para a Diretoria.

Além dos problemas citados, também foi identificada a seguinte oportunidade:

Oportunidade de atualização

A discussão do tema no âmbito da Agenda Regulatória proporcionou a oportunidade de atualizar a norma como um todo, principalmente no que diz respeito a sistemas automatizados de processamento de multas e débitos que facilitem a operacionalização do parcelamento, e que porventura inexistiam à época da publicação da Resolução nº 3.561/2010.

2. A ação regulatória visa corrigir falhas de mercado? Quais?

Não, a ação regulatória visa melhorar a operacionalização da concessão do parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa e aumentar o recebimento de receitas da ANTT.

3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

Sim. A Lei nº 10.233, de 05/06/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte,

¹ CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2016**. Brasília: CNT, 2016. Documento mencionado na Nota Técnica GERET/SUROC nº 40/2016, fls. 408 a 413. A renda mensal líquida dos Autônomos, segundo a pesquisa, é de R\$ 4.113,31; sendo que 35,1% deles possuem veículo financiado; 52,5% possuem dívida vencida ou a vencer; e em média têm três dependentes econômicos.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e dá outras providências, dispõe o seguinte:

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

(...)

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

(...)

Por sua vez, o Decreto nº 4.130, de 13/02/2002, que aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da ANTT, e dá outras providências, em seu art. 3º diz que compete à ANTT, em sua esfera de atuação “arrecadar, aplicar e administrar suas receitas” (inciso XXXVI).

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

O objetivo da ação regulatória é instituir regras mais eficientes para a concessão de parcelamento administrativo dos débitos não inscritos em Dívida Ativa, resultantes de multas aplicadas pela ANTT no exercício do seu poder de polícia. Tais regras foram estabelecidas pela Resolução nº 3.561/2010, mas ao longo de sua vigência o normativo apresentou vários problemas de operacionalização e de eficácia na diminuição da inadimplência dos entes regulados, problemas estes apresentados na pergunta 1 desta Seção.

5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

Legislação primária

- Lei 10.522, de 19/07/2002, que dispõe sobre o Cadin e dá outras providências. Regulamenta o parcelamento para os débitos inscritos em Dívida Ativa;
- Medida Provisória nº 780, de 19/05/2017, que instituiu o Programa de Regularização de Débitos não Tributários – PRD junto às autarquias e fundações públicas federais e à Procuradoria-Geral Federal. A ANTT, por força deste normativo, teve de regulamentar o PRD para os débitos não tributários e não inscritos em Dívida Ativa (Resolução ANTT nº 5.386, de 12/07/2017).

Resoluções ANTT

- Resolução ANTT nº 2.995, de 21/01/2009, que dispõe sobre o parcelamento de débitos no âmbito da ANTT (Revogada);

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

- Resolução ANTT nº 3.561, de 12/08/2010, que dispõe sobre o parcelamento de débitos no âmbito da ANTT, e revogou a Resolução nº 2.995/2009. Alterada pelas Resoluções ANTT nº 3.612, de 08/12/2010, Resolução ANTT nº 4.035, de 15/02/2013, Resolução ANTT nº 4.574, de 11/02/2015 e Resolução ANTT nº 4.869, de 23/09/2015;
- Resolução ANTT nº 5.083, de 27/04/2016, que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades;
- Resolução ANTT nº 5.386, de 12/07/2017, que estabelece as condições para implementação do Programa de Regularização de Débitos não Tributários – PRD junto à ANTT, instituído por meio da Medida Provisória nº 780, de 19/05/2017.

Pareceres da Procuradoria-Geral junto à ANTT (PRG)

- Nota/ANTT/PRG/LLC/nº 003-4/2009, que analisa a possibilidade de parcelamento de débitos das empresas infratoras para com a ANTT, e os critérios a serem observados;
- Nota/ANTT/PRG/LLC/nº 00309-4/2009, que regulamenta regras para implementação de sistema de informática para viabilizar o controle do parcelamento, no âmbito da Resolução ANTT nº 2.995/2009;
- Nota/ANTT/PRG/LLC/nº 1129-4/2009, que trata da revisão da Resolução ANTT nº 2.995/2009, que resultou na Resolução nº 3.561/2010;
- Parecer 176-4/2003/PF-ANTT/PFG/AGU, sobre a possibilidade do aumento do número de parcelas máximo permitido pela Resolução ANTT nº 3.561/2010, de trinta para sessenta, de forma excepcional;

Notas Técnicas

- Nota Técnica nº 035/2010/Sureg, que trata da revisão da Resolução ANTT nº 2.995/2009, que resultou na Resolução ANTT nº 3.561/2010;
- Nota Técnica nº 011/2013/Sureg/ANTT, que altera o número de parcelas máximo permitido pela Resolução ANTT nº 3.561/2010, de trinta para sessenta, de forma excepcional;
- Nota Técnica nº 175/2014/Geaut/Sufis/ANTT, que altera a Resolução ANTT nº 3.561/2010, levantando pontos sobre as condições de reparcelamento, a centralização da concessão do parcelamento na Geaut, e a questão das multas por excesso de peso (transporte rodoviário de cargas);
- Nota Técnica nº 136/2014/Suinf, que analisa a Nota supracitada da Geaut, posicionando-se sobre os pontos mencionados. Levanta também a questão da

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

obrigatoriedade de parcelar o total de débitos, estipulada pela Resolução ANTT nº 3.561/2010;

- Nota Técnica nº 375/Supas/2014, que analisa a Nota supracitada da Geaut, posicionando-se sobre os pontos mencionados;
- Despacho nº 350/2014/Gecof/Sufer, que analisa a Nota supracitada da Geaut, posicionando-se sobre os pontos mencionados;
- Despacho s/n da Gemeq/Sureg, de 14/08/2015, que analisa a grande quantidade de alterações na Resolução ANTT nº 3.561/2010, ressaltando a importância da discussão dos temas no âmbito da Agenda Regulatória da ANTT para evitar o desperdício legislativo;
- Nota Técnica Geret/Suroc nº 40/2016, que tem como objetivo subsidiar a revisão da Resolução nº 3.561/2010 no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018;
- Nota Técnica Geret/Suroc nº 18/2017, que complementa a Nota anterior com informações a respeito do parcelamento no setor de transporte rodoviário de cargas;
- Nota Técnica nº 884/2017/Geaut/Sufis/ANTT, que tem como objetivo contribuir para o projeto da revisão da Resolução nº 3.561/2010, no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018;
- Memorando nº 003/2017/Geduc, que tem como objetivo contribuir para o projeto da revisão da Resolução nº 3.561/2010, no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018;
- Nota Técnica nº 018/2017/Geafi/Sufer, que tem como objetivo contribuir para o projeto da revisão da Resolução nº 3.561/2010, no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018;
- Nota Técnica nº 256/Getae/Supas/2017, que tem como objetivo contribuir para o projeto da revisão da Resolução nº 3.561/2010, no âmbito da Agenda Regulatória 2017/2018;
- Nota Técnica nº 006/2017/Sudeg/ANTT, que propôs a minuta de resolução que culminou na Resolução ANTT nº 5.386, de 12/07/2017.

Outros documentos

- Plano de Projeto PET 1.26 – Revisão Resolução ANTT nº 3.561/2010 – Parcelamento de Débitos não Inscritos em Dívida Ativa, versão 1.0;

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

- Portaria PGF nº 419, de 10/07/2013, que regulamenta o parcelamento extrajudicial mencionado na Lei nº 10.522/2002 (débitos inscritos em Dívida Ativa) no âmbito das Autarquias e Fundações Públicas Federais;
- Resolução ANA nº 1.346, de 18/11/2013, que dispõe sobre os procedimentos administrativos atinentes à recuperação de créditos administrativos pela Agência nacional de Águas e abertura de processos de cobranças. Os artigos 10 e 11 tratam de parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa;
- Instrução Normativa Ancine nº 109, de 19/12/2012, que regulamenta o processo administrativo para aplicação de penalidades por infração cometida nas atividades afetas à Agência Nacional do Cinema. O Capítulo VIII trata de parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa;
- Resolução de Diretoria Colegiada Anvisa nº 240, de 09/09/2003, que dispõe sobre o parcelamento de débitos originários da aplicação de multas junto à Agência Nacional de Vigilância Sanitária;
- Resolução Normativa Aneel nº 63, de 12/05/2004, que aprova procedimentos para regular a imposição de penalidades aos entes regulados da Agência Nacional de Energia Elétrica. O Capítulo VI do Título II trata de parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa;
- Resolução ANP nº 40, de 26/10/2010, que dispõe sobre o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa junto à Agência Nacional do Petróleo;
- Resolução Normativa ANS nº 4, de 19/04/2002, que dispõe sobre o parcelamento de débitos tributários e não tributários para com a Agência Nacional de Saúde Suplementar. É complementada pela Instrução Normativa Diges (Diretoria de Gestão) nº 1, de 10/06/2002, que dispõe sobre os procedimentos operacionais para o parcelamento;
- Instrução Normativa Anac nº 8, de 06/06/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de sanções no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil. O art. 62 trata do parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa;
- Resolução Normativa Antaq nº 4, de 04/08/2015, que dispõe sobre o parcelamento e a recuperação de créditos administrativos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

- Resolução Anatel nº 637, de 24/06/2014, que regulamenta o parcelamento de créditos não tributários administrados pela Agência Nacional de Telecomunicações. É complementada com informações da Cartilha de Parcelamento Administrativo.

6. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

Não.

7. Existem diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?

Os seguintes pontos foram levados à Diretoria, para solicitar seu posicionamento a respeito (inclusive se haveria diretrizes, ou não):

- Obrigatoriedade ou não de a solicitação de parcelamento abarcar o total de débitos do solicitante;
- Valor de alçada para necessidade de aprovação do pedido de parcelamento pela Diretoria; e
- Objetivo geral do normativo de parcelamento: se será de enfatizar o caráter punitivo, visto que o débito é resultante de multa (infração), ou se será majorar a adimplência dos que se apresentam em débito com a Agência.

Em reunião realizada entre Sureg e a Diretora Elisabeth Braga, no dia 5 de julho de 2017, às 15:30h, foram emanadas as seguintes diretrizes para o projeto:

- Para os itens ‘a’ e ‘b’ a área técnica vai apresentar a melhor opção em função de análises técnicas; inclusive, no caso do item ‘b’, pode propor não haver um valor de alçada.
- O objetivo geral (item ‘c’) é focar no aspecto punitivo, de modo a inibir infrações.

8. Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

O Projeto tem como premissas:

- Não haverá aumento no quantitativo de recursos humanos da Geaut.
- O módulo do Sistema Integrado de Fiscalização, Autuação, Multa e Arrecadação (Sifama) referente a parcelamento de débitos estará funcionando até a finalização deste Projeto (a previsão atualizada da Gerência de Tecnologia da Informação – Getin aponta novembro/2017), e os parâmetros utilizados nele têm possibilidade de serem alterados.
- A nova norma terá aplicação imediata aos processos em curso, ficando convalidados os atos praticados na vigência da atual resolução.
- Sempre haverá a colaboração dos técnicos da Sufis (Geaut), Supas, Suroc, Sufer, Sureg, e PRG, quando demandados, para a discussão do projeto e formulação da

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

proposta, pois cada uma dessas áreas indicou um servidor para compor a equipe do projeto.

Essas premissas não foram validadas formalmente pela Diretoria Colegiada. O projeto, no entanto, tem sido acompanhado pela Diretora que habitualmente trata dos assuntos da Sureg, e que tem a prerrogativa de decidir levar o tema à Diretoria Colegiada.

9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

Sim. Foram consideradas para referência e comparação a experiência e opção regulatória das demais Agências Reguladoras Federais sobre a matéria. As opções regulatórias dessas Agências (regras por elas definidas para o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa) foram expressas nos normativos listados na pergunta 5 desta Seção. Também foi considerada a opção regulatória da ANTT sobre o assunto na elaboração da Resolução ANTT nº 5.386, de 12/07/2017 (sobre o PRD).

10. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

Sim. Os atores internos são: Geaut (Superintendência de Fiscalização – Sufis), Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – Supas, Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – Suroc, Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – Sufer, Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviárias – Suinf, Gerência de Defesa do Usuário e da Concorrência – Geduc (Superintendência de Governança Regulatória – Sureg), Gerência de Finanças e Contabilidade – Gefin (Superintendência de Gestão – Sudeg) e Getin. Os quatro primeiros estão participando ativamente do projeto por meio de seus representantes indicados na equipe; foram consultados por meio de e-mails (entre a equipe), reuniões (registradas em Memórias de Reunião de 06/04/2017 e de 03/08/2017), e pelo Memorando-Circular nº 001/2017/Gemeq/Sureg; e serão consultados ao longo do desenvolvimento do projeto por meio de e-mails e reuniões periódicas. A Suinf não indicou servidor para participar da equipe, e foi consultada por meio de e-mails e pelo Memorando-Circular supracitado. A Geduc foi consultada por meio do mesmo Memorando-Circular enviado às outras áreas. A Getin foi consultada informalmente, e será consultada a respeito dos sistemas relacionados ao parcelamento em momento oportuno. A Gefin foi consultada informalmente a respeito da alocação contábil dos pagamentos e da previsão de receita da ANTT, e será consultada sobre outras questões pontuais, conforme a necessidade.

Os atores externos (concessionárias de rodovias e ferrovias; permissionárias e autorizatárias de transporte de passageiros; e transportadores de carga, embarcadores e outros) ainda não foram consultados, e serão consultados por meio de Consulta Pública.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Recorte adotado para cada grupo de ator no mapeamento dos impactos:

Ator	Delimitação/recorte adotado na Análise
ANTT	Geaut (Sufis), Supas, Sufer, Suinf, Geduc, Gefin (Sudeg) e Getin
Devedor – pessoa física	Transportadores autônomos de cargas – TAC (ou equiparados) em débito com a ANTT; e prestadores de serviços de transporte interestadual ou internacional de passageiros que não possuem ato de outorga expedido pela ANTT
Devedor – pessoa jurídica	Demais prestadores de serviços de transporte rodoviário de cargas (transportadores, exceto TAC; embarcadores ou equiparados; instituições de pagamento eletrônico de frete; e fornecedoras de vale-pedágio obrigatório); permissionárias e autorizatárias prestadoras de serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros; prestadores de serviços de transporte interestadual ou internacional de passageiros que não possuem ato de outorga expedido pela ANTT; e concessionárias de rodovias e ferrovias, em débito com a ANTT
AGU	Procuradoria-Geral Federal, responsável por representar a ANTT nas ações judiciais em que esta é autora, e responsável pela cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa da Agência

Problema 1 – Consolidação dos débitos e Concessão dos Parcelamentos

Para a questão do prazo estipulado no art. 7º da Resolução nº 3.561/2010, primeiramente faz-se necessário distinguir os conceitos de consolidação de débito e de concessão/deferimento do parcelamento; sendo o primeiro a data a ser considerada para a atualização do montante devido, e o segundo a data em que se defere o pedido de parcelamento.

Alternativa 1 – Manter a situação atual

Acompanhar a evolução do cenário caso nada seja feito. Parte do pressuposto que não será adotada nenhuma nova ação regulatória ou não regulatória por parte da ANTT, permanecendo válidos os dispositivos hoje vigentes da Resolução nº 3.561/2010.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa não resolve o problema exposto, pois que permaneceria a dúvida entre os conceitos de consolidação do débito e de concessão do parcelamento. Além disso, se o entendimento de que o prazo do art. 7º continuar sendo para a concessão do parcelamento,

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

permanece também o problema de ele ser insuficiente para a capacidade da área e para a realização de todos os trâmites necessários ao deferimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - O prazo da Resolução permaneceria sendo descumprido, o que pode futuramente acarretar problemas com órgãos de controle.
 - O disposto no art. 7º resta ineficaz.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Expectativa frustrada de ter seu pedido de parcelamento analisada/aprovada no prazo.
 - Como a data da consolidação tem sido a mesma que a da análise (portanto posterior ao do recebimento do pedido), o montante consolidado torna-se maior em alguns casos (quanto maior a demora na análise e consolidação, maior a incidência de juros, dada pela taxa Selic).

Alternativa 2 – Estabelecer um prazo maior, que englobe a consolidação do débito e à concessão do parcelamento

Alterar a norma, de forma a estabelecer um prazo maior e mais razoável, mas ainda considerando o entendimento atual da Geaut/Sufis de que a consolidação do débito acontece no momento da análise.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - O prazo dado pela Resolução, mais razoável, é cumprido.
 - Segurança para as partes.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Com um prazo maior para a análise, e conseqüentemente para a consolidação do débito, há possibilidade de aumento do valor do montante, pela maior incidência de juros, dada pela taxa Selic.
 - Permanência dos impedimentos junto à ANTT, ou de crédito (Serasa e/ou Cadin), por mais tempo, pelo mesmo motivo do item anterior.
 - Segurança para as partes.
 - Expectativa correspondida de ter seu pedido de parcelamento analisada/aprovada no prazo.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

Alternativa 3 – Não estabelecer prazos

Alterar a norma, de forma a não estabelecer prazos, nem para a consolidação do débito, nem para a concessão do parcelamento.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto. No entanto, traz consigo uma insegurança para os entes regulados em débito com a ANTT. A Lei nº 10.522/2002, apesar de não ser mandatória para os débitos não inscritos em Dívida Ativa, balizou os normativos internos de muitas Agências Reguladoras. A referida lei estabelece que no prazo de noventa dias o parcelamento será automaticamente deferido caso não haja manifestação da autoridade competente, limitando, portanto, o prazo de análise. Dessa forma, ainda que o prazo não seja o mesmo, o não estabelecimento de algum prazo vai contrariamente ao disposto na lei balizadora.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Sem prazo definido, os técnicos terão liberdade para análise dos pedidos de acordo com o tempo disponível de cada um.
 - Risco de a análise dos pedidos de parcelamento serem considerados não prioritários em vista de outros trabalhos mais urgentes, gerando morosidade na concessão dos parcelamentos.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Possibilidade de demora na análise e concessão dos pedidos, que traz como consequências: aumento da incidência de juros, dada pela taxa Selic, no cálculo do valor consolidado; e permanência dos impedimentos junto à ANTT, ou de crédito (Serasa e/ou Cadin), caso os tenha.
 - Insegurança.

Alternativa 4 – Estabelecer prazos diferenciados para as etapas de consolidação do débito e de concessão do parcelamento

Alterar a norma, de forma a estabelecer prazos diferenciados. Neste caso, pode-se estabelecer prazo apenas para a consolidação do débito, ou para ambas as etapas do processo.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto, desde que o prazo de análise seja adequado, como na Alternativa 2. Ao estipular uma data para a consolidação do débito, que poderá ser, por exemplo, a data do pedido (se por meio de sistema), ou do recebimento do pedido (se por meio de documentação impressa, apenas), o devedor terá maior segurança jurídica quanto ao cálculo do montante, ainda que a análise seja realizada após a referida data.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Necessidade de avaliar se os sistemas disponíveis atualmente na Agência permitem que, no momento da análise, o técnico insira uma data anterior para a consolidação do débito.
 - Se não houver prazo definido para a concessão do parcelamento, os técnicos terão liberdade para análise dos pedidos de acordo com o tempo disponível de cada um.
 - Se não houver prazo definido para a concessão do parcelamento, há o risco de a análise dos pedidos de parcelamento serem considerados não prioritários em vista de outros trabalhos mais urgentes, gerando morosidade na concessão dos parcelamentos.
 - Caso haja prazo para a concessão do parcelamento, mais razoável que o atual, ele será cumprido, gerando maior segurança para a ANTT.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Segurança quanto ao valor do montante que será parcelado, e por consequência, do valor das parcelas (montante dividido pelo número de parcelas indicado por ele).
 - Se não houver prazo definido para a concessão do parcelamento, possibilidade de demora na análise e concessão dos pedidos, que apesar de não influenciar no valor consolidado, traz como consequência a permanência por mais tempo dos impedimentos junto à ANTT, ou de crédito (Serasa e/ou Cadin), caso os tenha.
 - Caso haja prazo para a concessão do parcelamento, mais razoável que o atual, ele poderá ficar por mais tempo com os impedimentos (referidos no item anterior); porém, terá maior segurança quanto ao prazo para o término dos impedimentos.

Problema 2 – Competência para autorizar os parcelamentos abaixo do teto

Atualmente a competência para o deferimento dos parcelamentos, dada pela Resolução ANTT nº 3.561/2010, é inteiramente da Geaut/Sufis, com exceção daqueles cujos valores são de alçada da Diretoria (indicados na Resolução como “valor teto” e “valor-limite”).

De acordo com a Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, que aprovou o regimento interno da ANTT, é competência da Sufis instruir, analisar e emitir parecer sobre processos relativos às infrações cometidas no âmbito das áreas listadas nas letras “a” a “h” do inciso VIII do art. 74 (TRIIP, TRC e TRIC, transporte ferroviário de passageiros, transporte de produtos perigosos, vale-pedágio, excesso de peso, e RNTRC), excluindo-se portanto, os processos relativos às infrações apuradas em outras Superintendências.

Além disso, a Resolução ANTT nº 5.083/2016 determina que as infrações puníveis com penalidades de multa serão apuradas por meio de Processo Administrativo Simplificado, cuja instauração, instrução e decisão compete aos Superintendentes de Processos Organizacionais e os Gerentes, em suas esferas de competência.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

Alternativa 1 – Manter a situação atual

Acompanhar a evolução do cenário caso nada seja feito. Parte do pressuposto que não será adotada nenhuma nova ação regulatória ou não regulatória por parte da ANTT, permanecendo válidos os dispositivos hoje vigentes da Resolução nº 3.561/2010.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa não resolve o problema exposto, pois além da questão das competências regimentais, corroboradas pelas competências dadas pela Resolução nº 5.083/2016, tem-se que, na prática, os processos de parcelamento passam pela Superintendência de Processos Organizacionais que apurou a infração e originou o débito para análise do pedido. Só após essa análise a Geaut aprova o pleito.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Burocratização do processo.
 - Perda de autonomia para deferir o parcelamento pelas demais Superintendências.
 - Custo administrativo (*cost of delay*), devido ao fato de o processo ter de passar pela Superintendência que emitiu a multa, para sua análise, antes de o pedido ser aprovado.
 - Maior isonomia nos processos.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Maior demora na análise e aprovação de seus pedidos de parcelamento, devido aos trâmites internos do processo, que poderiam ser desnecessários.
 - Caso a data de consolidação do débito permaneça a data da análise (tratado no Problema 1), essa demora (mencionada no item anterior) resulta em montante consolidado maior em alguns casos (quanto maior a demora na análise e consolidação, maior a incidência de juros, dada pela taxa Selic).

Alternativa 2 – Competência dada a outra Unidade Organizacional, única

Trata-se de estabelecer que a competência para deferir o parcelamento seja retirada da Geaut/Sufis e alocada, de forma exclusiva (como atualmente) para outra unidade organizacional.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa não resolve o problema exposto, pois novamente entra na questão das competências regimentais: atualmente nenhuma unidade organizacional possui competência para instruir, decidir e gerir os processos relativos às infrações cometidas por todos os serviços regulados e fiscalizados pela ANTT. Dessa forma, os processos de pedido de parcelamento teriam de continuar passando pelas Superintendências que emitiram as multas para análise.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

Em algumas Agências Reguladoras Federais, a competência para o deferimento é exclusiva da área financeira (na ANTT a Gefin/Sudeg), enquanto em outras é da Diretoria (para qualquer valor). Porém, nessa questão, a Gefin possui competência apenas para “acompanhar a arrecadação das receitas próprias”, não sendo responsável por processos de cobrança.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Burocratização do processo.
 - Perda de autonomia para deferir o parcelamento pelas demais Superintendências.
 - Custo administrativo (*cost of delay*), devido ao fato de o processo ter de passar pela Superintendência que emitiu a multa, para sua análise, antes de o pedido ser aprovado.
 - Maior isonomia nos processos.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Maior demora na análise e aprovação de seus pedidos de parcelamento, devido aos trâmites internos do processo, que poderiam ser desnecessários.
 - Caso a data de consolidação do débito permaneça a data da análise (tratado no Problema 1), essa demora (mencionada no item anterior) resulta em montante consolidado maior em alguns casos (quanto maior a demora na análise e consolidação, maior a incidência de juros, dada pela taxa Selic).

Alternativa 3 – Descentralização para as Superintendências

Trata-se de estabelecer que a competência para deferir os pedidos de parcelamento caiba a cada Superintendência de Processos Organizacionais, em sua esfera de competência, responsável pela apuração da infração, determinação da penalidade de multa e cobrança do débito.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto, ao agilizar o processo de deferimento ou indeferimento dos pedidos de parcelamento, e permitir um maior controle das cobranças por cada Superintendência.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - A Geaut/Sufis passa a tratar apenas dos débitos cuja origem sejam multas emitidas pela Sufis, que estão dentro de sua competência.
 - Autonomia para deferir o parcelamento pelas demais Superintendências.
 - Necessidade de aprendizado de todos os trâmites do processo pelas demais Superintendências e de treinamento para utilização do sistema informatizado de parcelamento de débitos.
 - Maior controle, por cada Superintendência, da cobrança das multas que emitiu, e dos

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

parcelamentos.

- Diminuição do custo administrativo atual, pela desburocratização do processo.

- Caso a obrigatoriedade de parcelar todos os débitos seja mantida (Problema 3), torna-se necessário estabelecer o caminho que o processo deve percorrer, para a obtenção da deliberação de todos os Superintendentes envolvidos.

- Probabilidade de recebimento da documentação na Superintendência errada (por erro do interessado). As áreas teriam de ser instruídas a enviarem a documentação para a Superintendência correta.

• ***Devedor (pessoas físicas e jurídicas).***

- Maior agilidade na análise e menor prazo para a decisão quanto aos seus pedidos de parcelamento.

- Necessidade de maior atenção (pelo menos no início da vigência do novo normativo) no momento de encaminhar a documentação, já que não seria obrigatoriamente para a Geaut.

Problema 3 – Obrigatoriedade de parcelar o total de débitos

A obrigatoriedade de o pedido de parcelamento englobar todos os débitos do interessado junto à ANTT, estabelecida pela Resolução nº 3.561/2010 é, em realidade, impraticável, devido aos diferentes códigos de recolhimento definidos pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN). Por isso, na prática, o devedor que deseje retirar algum impedimento de crédito (Serasa e/ou Cadin) ou para renovação de situações e cadastros junto às Superintendências, deve fazer mais de uma solicitação de parcelamento, cada qual com parcela mínima de R\$ 1.000,00.

Além disso, segundo informa a Suinf (Nota Técnica nº 136/2014/Suinf), há previsão contratual de garantia/seguro para satisfação dos débitos no caso das concessionárias de rodovias, que é forma mais rápida de obter os créditos inadimplidos. Tal direito da ANTT resta obstado com a obrigatoriedade de englobar todos os débitos.

Alternativa 1 – Manter a situação atual

Acompanhar a evolução do cenário caso nada seja feito. Parte do pressuposto que não será adotada nenhuma nova ação regulatória ou não regulatória por parte da ANTT, permanecendo válidos os dispositivos hoje vigentes da Resolução nº 3.561/2010.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa não resolve o problema exposto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

• **ANTT.**

- Descumprimento de regulamentação própria: não é possível fazer um pedido único contemplando todos os débitos (se de subtipos de infração diferentes); dessa forma, quando o requerente solicita mais de um parcelamento (para englobar todos os diferentes tipos), a parcela

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

mínima passa a ser maior que R\$ 1.000,00.

- Impossibilidade de utilizar a previsão contratual de garantia/seguro para satisfazer dívidas originadas por infração às cláusulas contratuais nas concessões, forma mais rápida para a obtenção dos referidos créditos, no caso da Suinf e da Sufer.

- Possibilidade maior, em relação às demais alternativas, de receber os créditos a que tem direito, quando é feito um pedido de parcelamento. No entanto, o devedor pode não querer parcelar no âmbito da ANTT, devido a exigências que restrinjam o parcelamento. Neste caso, o recebimento dos créditos fica prejudicada.

- **AGU**

- Custo administrativo de inscrição dos débitos na Dívida Ativa da ANTT, pois como não há a obrigatoriedade de parcelar todos os débitos nesse caso, o devedor pode preferir aguardar a inscrição dos débitos na Dívida Ativa, para então solicitar o parcelamento.

- Custos administrativos gerados pela cobrança (administrativa), pelo parcelamento e pelas eventuais ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa, pelo mesmo motivo anterior.

- Custo do processamento dos pagamentos das parcelas (parcelamentos concedidos) algumas vezes mais alto que o valor mínimo da parcela (para pessoas físicas, como é o caso dos TAC, o valor mínimo da parcela é R\$ 50,00).

- ***Devedor (pessoas físicas e jurídicas).***

- Insegurança quanto ao valor mínimo da parcela.

- Insegurança quanto ao fim do impedimento que possua.

- Interrupção da incidência de juros e multa sobre todos os débitos, caso requeira o parcelamento.

- Possibilidade de o montante da dívida consolidada ser tal que, dividido pelo número de prestações indicados (no máximo 60), origine parcelas de valor maior do que sua capacidade de pagamento.

- Possível preferência pela inscrição dos débitos em dívida ativa, pelas condições facilitadas de parcelamento (não é obrigatório parcelar o total de débitos). Neste caso, continuação da incidência de juros e multa sobre os débitos.

Alternativa 2 – Alteração nos sistemas de processamento e cobrança da ANTT

Trata-se de manter o dispositivo da Resolução vigente, fazendo todas as adaptações necessárias nos sistemas da ANTT (Sismultas, Sifama, Arrecadação etc.), de forma que o pedido de parcelamento seja por CPF/CNPJ (ainda que a distribuição dos valores seja por código de recolhimento), e assim haja apenas um pedido de parcelamento, com parcela mínima de R\$ 1.000,00.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto, mas cria outro problema. A alocação contábil dos códigos de recolhimento, quando uma guia emitida pela ANTT é paga, é feita no Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI), que também é da STN. De acordo com

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

a Getin, esse sistema não possui possibilidade de integração com os sistemas da ANTT. Dessa forma, a solução proposta por esta alternativa demandaria a criação de um código de recolhimento em convênio com o Banco do Brasil, que funcione como máscara (ou seja, englobaria todas as combinações entre diferentes códigos de recolhimento da STN possíveis). Porém, como o SIAFI não pode ser integrado com os sistemas da ANTT, a alocação contábil nos códigos corretos teria de ser manual, feita por um servidor da Gefin, para cada parcela paga, dificuldade essa intransponível.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**

- Regulamentação eficaz.
- Imposição de trabalho excessivo, burocrático e desnecessário à Gefin.
- Possibilidade de grande aumento de erros, ao fazer com que a imputação dos pagamentos nos códigos de recolhimento seja atividade manual.
- Aumento do tempo e da dificuldade na administração dos parcelamentos vigentes.
- Caso o deferimento fique sob a responsabilidade de cada Superintendência (Problema 2), seria necessário estabelecer o caminho que o processo teria de percorrer, caso haja débitos originados em mais de uma.
- Impossibilidade de utilizar a previsão contratual de garantia/seguro para satisfazer dívidas originadas por infração às cláusulas contratuais nas concessões, forma mais rápida para a obtenção dos referidos créditos, no caso da Suinf e da Sufer.
- Probabilidade maior de receber os créditos a que tem direito, por pedido de parcelamento. No entanto, o devedor pode não querer parcelar no âmbito da ANTT, devido a exigências que restrinjam o parcelamento. Neste caso, o recebimento dos créditos fica prejudicada.

- **AGU**

- Custo administrativo de inscrição dos débitos na Dívida Ativa da ANTT, pois como não há a obrigatoriedade de parcelar todos os débitos nesse caso, o devedor pode preferir aguardar a inscrição dos débitos na Dívida Ativa, para então solicitar os parcelamentos que deseje.
- Custos administrativos gerados pela cobrança (administrativa), pelo parcelamento e pelas eventuais ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa, pelo mesmo motivo anterior.
- Custo do processamento dos pagamentos das parcelas (parcelamentos concedidos) algumas vezes mais alto que o valor mínimo da parcela (para pessoas físicas, como é o caso dos TAC, o valor mínimo da parcela é R\$ 50,00).
- Possibilidade de aumento de ajuizamento de ações indenizatórias dos devedores em fase da ANTT, em razão de erros na imputação dos pagamentos.

- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**

- Fim de qualquer impedimento para fins de operação de crédito e/ou renovação de cadastros junto à ANTT.
- Possibilidade de o montante da dívida consolidada ser tal que, dividido pelo número de prestações indicados (no máximo 60), origine parcelas de valor maior do que sua capacidade de

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

pagamento.

- Interrupção da incidência de juros e multa sobre todos os débitos, caso requeira o parcelamento.
- Possível preferência pela inscrição dos débitos em dívida ativa, pelas condições facilitadas de parcelamento (não é obrigatório parcelar o total de débitos). Neste caso, continuação da incidência de juros e multa sobre os débitos.

Alternativa 3 – Obrigatoriedade parcial

Trata-se de estabelecer, no normativo, que o interessado possa requerer o parcelamento de quantos e quais subtipos de infrações desejar, desde que para os subtipos escolhidos haja obrigatoriedade de englobar o total de débitos exigíveis, referentes àquele código. Neste caso, seria necessário deixar claro que o valor mínimo da parcela é referente a cada parcelamento separadamente.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Regulamentação eficaz.
 - Menor custo de implementação e execução.
 - Média possibilidade de receber os créditos a que tem direito, por pedido de parcelamento.
 - Dificuldade em utilizar a previsão contratual de garantia/seguro para satisfazer dívidas originadas por infração às cláusulas contratuais nas concessões, forma mais rápida para a obtenção dos referidos créditos, no caso da Suinf e Sufer.
 - Limitação natural na quantidade de parcelamentos ativos para serem administrados.
- **AGU**
 - Custo administrativo de inscrição dos débitos na Dívida Ativa da ANTT, pois como não há a obrigatoriedade de parcelar todos os débitos nesse caso, o devedor pode preferir aguardar a inscrição dos débitos na Dívida Ativa, para então solicitar o parcelamento.
 - Custos administrativos gerados pela cobrança (administrativa), pelo parcelamento e pelas eventuais ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa, pelo mesmo motivo anterior.
 - Custo do processamento dos pagamentos das parcelas (parcelamentos concedidos) algumas vezes mais alto que o valor mínimo da parcela (para pessoas físicas, como é o caso dos TAC, é de R\$ 50,00).
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Fim dos impedimentos para fins de renovação de cadastros junto a uma Superintendência específica.
 - Não necessariamente ficará livre dos impedimentos de crédito (para exclusão do cadastro no

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

Cadin, não pode ter débito algum com a Agência). Importante deixar isso claro na Resolução.

- Possibilidade (menor que na alternativa 2, mas existente) de o montante da dívida consolidada ser tal que, dividido pelo número de prestações indicados (no máximo 60), origine parcelas de valor maior do que sua capacidade de pagamento.
- Continuação da incisão de juros e multa sobre os débitos dos subtipos de infração para os quais não haja parcelamento e que continuem inadimplentes.
- Interrupção da incisão de juros e multa sobre os débitos do subtipo em que haja a solicitação de parcelamento.
- Possível preferência pela inscrição dos débitos em dívida ativa, pelas condições facilitadas de parcelamento (não é obrigatório parcelar o total de débitos). Neste caso, continuação da incisão de juros e multa sobre os débitos.

Alternativa 4 – Liberdade na escolha dos débitos

Trata-se de estabelecer, no normativo, que o interessado possa requerer o parcelamento de quantos e quais débitos desejar. Neste caso, a única restrição é a não possibilidade de abarcar débitos de subtipos de infração diferentes no mesmo pedido de parcelamento. Também seria necessário deixar claro que o valor mínimo da parcela é referente a cada parcelamento separadamente. Pode-se decidir limitar ou não a quantidade de parcelamentos ativos por CPF/CNPJ e subtipo de infração, mas considerando que essa limitação imposta afetaria mais os TAC e pequenas empresas do que as grandes empresas, já que estas possuem maior capacidade de pagamento e acesso a crédito.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**

- Regulamentação eficaz.
- Menor custo de implementação e execução.
- Menor possibilidade de receber os créditos a que tem direito, por pedido de parcelamento. No entanto, a flexibilização das condições de acesso pode aumentar a quantidade de pedidos de parcelamento de forma compensatória.
- Caso não haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, aumento na quantidade pedidos de parcelamento para análise e de parcelamentos aprovados para serem administrados: impacto que pode ser grande nos parcelamentos de competência da Geaut.
- Possibilidade de utilizar a previsão contratual de garantia/seguro para satisfazer dívidas originadas por infração às cláusulas contratuais nas concessões, forma mais rápida para a obtenção dos referidos créditos, no caso da Suinf e da Sufer.
- Caso não haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, e o valor mínimo da parcela (Problema 4) seja baixo, possibilidade de redução dos pagamentos à vista das multas, pois em

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

teoria todas poderiam ser parceladas, já que um parcelamento poderia conter um único débito, mesmo o devedor possuindo outros débitos exigíveis.

- Possibilidade de diminuição da eficácia da multa como instrumento de coibição de infrações, pelo mesmo motivo anterior.

- **AGU**

- Possibilidade de diminuição do custo administrativo de inscrição de débitos na Dívida Ativa da ANTT.

- Possibilidade de diminuição dos custos administrativos gerados pelas cobranças (administrativas), pelos parcelamentos e pelas ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa.

- ***Devedor (pessoas físicas e jurídicas).***

- Não necessariamente ficará livre dos impedimentos de crédito (para exclusão do cadastro no Cadin, não pode ter nenhum débito com a Agência), bem como dos impedimentos para fins de renovação de cadastros junto às Superintendências. Importante deixar isso claro na Resolução.

- Possibilidade de solicitar o parcelamento de forma coerente com sua possibilidade de pagamento.

- Continuação da incidência de juros e multa sobre os débitos não selecionados para parcelamento e inadimplentes.

- Caso haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, continuação da dívida até que algum parcelamento ativo seja encerrado ou rescindido.

Alternativa 5 – Combinação das alternativas 2 e 4

Trata-se de estabelecer, no normativo, que o interessado possa requerer o parcelamento de quantos e quais débitos desejar, assim como definido na alternativa 4, aliado a adaptações necessárias nos sistemas da ANTT (Sismultas, Sifama, Arrecadação etc.) para que num mesmo pedido de parcelamento possa haver débitos de subtipos de infração diferentes (o pedido de parcelamento seria por CPF/CNPJ apenas, ainda que a distribuição dos valores seja por código de recolhimento). Também seria necessário deixar claro que o valor mínimo da parcela é referente a cada parcelamento separadamente, caso possa haver mais de um parcelamento ativo por CPF/CNPJ.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema exposto, mas cria o mesmo problema relatado na alternativa 2, qual seja, a alocação contábil no Sifafi das guias pagas, nos códigos de recolhimento corretos, teria de ser manual, feita por um servidor da Gefin/Sudeg, para cada parcela paga.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**

- Regulamentação eficaz.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

- Imposição de trabalho excessivo, burocrático e desnecessário à Gefin.
- Possibilidade de grande aumento de erros, ao fazer com que a imputação dos pagamentos nos códigos de recolhimento seja atividade humana.
- Aumento do tempo e da dificuldade na administração dos parcelamentos vigentes.
- Caso o deferimento fique por conta de cada Superintendência (Problema 2), seria necessário estabelecer o caminho que o processo teria de percorrer, caso haja débitos originados em mais de uma.
- Menor possibilidade de receber os créditos a que tem direito, por pedido de parcelamento. No entanto, a flexibilização das condições de acesso pode aumentar a quantidade de pedidos de parcelamento de forma compensatória.
- Caso não haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, aumento na quantidade de parcelamentos aprovados para serem administrados: impacto que pode ser grande nos parcelamentos de competência da Geaut.
- Possibilidade de utilizar a previsão contratual de garantia/seguro para satisfazer dívidas originadas por infração às cláusulas contratuais nas concessões, forma mais rápida para a obtenção dos referidos créditos, no caso da Suinf e da Sufer.
- Caso não haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, e o valor mínimo da parcela (Problema 4) seja baixo, possibilidade de redução dos pagamentos à vista das multas, pois em teoria todas poderiam ser parceladas, já que um parcelamento poderia conter um único débito, mesmo o devedor possuindo outros débitos exigíveis.
- Possibilidade de diminuição da eficácia da multa como instrumento de coibição de infrações, pelo mesmo motivo anterior.

- **AGU**

- Possibilidade de diminuição do custo administrativo de inscrição de débitos na Dívida Ativa da ANTT.
- Possibilidade de diminuição dos custos administrativos gerados pelas cobranças (administrativas), pelos parcelamentos e pelas ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa.
- Possibilidade de aumento de ajuizamento de ações indenizatórias dos devedores em fase da ANTT, em razão de erros na imputação dos pagamentos.

- ***Devedor (pessoas físicas e jurídicas).***

- Não necessariamente ficará livre dos impedimentos de crédito (para exclusão do cadastro no Cadin, não pode ter nenhum débito com a Agência), bem como dos impedimentos para fins de renovação de cadastros junto às Superintendências. Importante deixar isso claro na Resolução.
- Possibilidade de fazer um parcelamento único englobando todos os débitos, com o fim dos impedimentos.
- Possibilidade de solicitar o parcelamento de forma coerente com sua possibilidade de pagamento.
- Continuação da incidência de juros e multa sobre os débitos não selecionados para parcelamento e inadimplentes.
- Caso haja limitação na quantidade de parcelamentos ativos, continuação da dívida até que

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

algum parcelamento ativo seja encerrado ou rescindido.

Problema 4 – Valor mínimo das parcelas

A questão do valor mínimo das parcelas é um ponto sensível para o caráter que o novo normativo deve ter. De um lado, um valor de parcela muito baixo cria o risco de redução dos pagamentos das multas à vista, bem como impõe um custo de processamento do pagamento da parcela possivelmente maior do que o valor recebido. Também pode levar a uma diminuição da eficácia da multa como penalidade que visa coibir infrações por parte dos entes regulados, sendo contrário à diretriz da Diretoria da Agência quanto ao caráter punitivo que deve ser reforçado com a aplicação das penalidades. As normas para cobrança das multas e para o parcelamento dos débitos consequentes dessas não devem ter como prerrogativa apenas adequar-se à capacidade de pagamento de cada infrator.

Por outro lado, um valor de parcela mais acessível (que compense o processamento de seu pagamento) pode majorar a adimplência dos que se apresentam em débito com a Agência, facilitando a esta receber os créditos aos quais faz jus ainda na esfera administrativa e no seu próprio âmbito. Ademais, o impacto da adimplência vai além do recebimento de créditos pela ANTT, pois possibilita a reinserção do devedor no mercado de consumo como tomador de crédito, fator importante especialmente em tempos de crise econômica. Esse fator pode ser relevante diante de um cenário em que mais da metade das multas (desconsiderando-se aquelas que por algum motivo não são exigíveis) são vencidas e não pagas, e em que, segundo estudo do Ipea de 2011, o custo unitário médio das ações de execução fiscal na Justiça Federal em que a União é autora do processo (Administração Direta e Indireta), é de R\$ 4.368,00, com probabilidade de apenas 33,9% de resultar em recebimento integral do crédito, após vários anos de tramitação.

É preciso considerar ainda que para os parcelamentos de débitos inscritos em Dívida Ativa, cobrados administrativamente pela PGF (no caso da ANTT), o valor mínimo da parcela é de R\$ 200,00 para pessoas jurídicas e R\$ 50,00 para pessoas físicas.

Por fim, há que se considerar o caráter punitivo a ser dado às soluções, em conformidade com a diretriz exarada pela Diretoria (item 7 da seção 2 desta AIR).

Alternativa 1 – Manter a situação atual

Acompanhar a evolução do cenário caso nada seja feito. Parte do pressuposto que não será adotada nenhuma nova ação regulatória ou não regulatória por parte da ANTT, permanecendo válidos os dispositivos hoje vigentes da Resolução nº 3.561/2010.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

Resolveria o problema da seguinte forma:

Considerando o problema como a dificuldade de os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) que objetivam quitar-se perante a ANTT por meio do parcelamento de seus débitos, mas não o conseguem devido ao valor mínimo de parcela de R\$ 1.000,00 (equivalente a 24% do valor de suas rendas mensais líquidas), essa alternativa não resolve o problema exposto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Menor possibilidade de recebimento das dívidas dos TAC.
 - Custo administrativo, devido à demora no recebimento dos créditos.
- **AGU**
 - Custo administrativo de inscrição na Dívida Ativa dos débitos para os quais não houver pagamento, caso o motivo seja a impossibilidade de pagamento do valor mínimo da parcela.
 - Custo administrativo da cobrança administrativa dos débitos inscritos na Dívida Ativa.
 - Custo do processamento dos pagamentos das parcelas (parcelamentos concedidos) algumas vezes mais alto que o valor mínimo da parcela (para pessoas físicas, como é o caso dos TAC, é de R\$ 50,00).
 - Custo das ações judiciais para cobrança, quando houver.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Risco de o montante da dívida consolidada ser tal que, dividido pelo número de prestações (no máximo 60), origine parcelas de valor maior do que sua capacidade de pagamento, especialmente para os devedores pessoa física, impossibilitando a regularização de seus débitos.
 - Incisão continuada de juros e multa sobre os débitos que possui junto à ANTT, quando da inexistência de parcelamento pelo motivo anterior, somada à impossibilidade de pagamento das multas à vista.

Alternativa 2 – Especialização do valor mínimo das parcelas baseado em critérios

Trata-se de estabelecer um valor mínimo de parcela menor que o atual (R\$ 1.000,00). Esse valor pode ser definido de forma única, ou podem ser definidos valores diferenciados, baseados em certos critérios, tais como:

- 2.1 Tipo de serviço prestado: assim como atualmente a Resolução nº 3.561/2010 estabelece diferentes valores para determinar se a competência para o deferimento do pedido de parcelamento é da Geaut ou da Diretoria, pode-se estabelecer um valor mínimo de parcela para as concessionárias de rodovias e ferrovias, outro para as permissionárias e autorizatárias de serviços de transporte de passageiros, e outro para os prestadores de serviços de transporte rodoviário de cargas.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

2.2 Tipo de pessoa do prestador: estabelecer valores mínimos de parcela diferentes para pessoas físicas e jurídicas. Também pode-se dar tratamento diferenciado às microempresas e empresas de pequeno porte, igualando-as às pessoas físicas para fins de valor de parcela mínimo, ou não.

2.3 Combinação dos anteriores: estabelecer valor mínimo de parcela diferente para cada serviço como no primeiro item, fazendo ainda a diferenciação para pessoas físicas (que estão entre os prestadores de serviço de transporte rodoviário de cargas).

Outra forma de pensar a questão é estabelecer um valor que seja fixo, independentemente da opção escolhida dentre as listadas acima, ou um valor que seja um percentual do montante consolidado que se pretende parcelar. Neste caso pode-se ainda estabelecer um limite mínimo fixo, caso o percentual resulte em um valor tal que não compense os custos administrativos do processo (exemplo: “o valor da parcela corresponderá ao maior valor entre x% do valor consolidado do débito ou R\$ xxx reais”).

Resolveria o problema da seguinte forma:

Esta alternativa, independentemente da sub-alternativa escolhida dentre as apresentadas acima, resolve o problema, a depender do(s) valor(es) estabelecido(s). Para isso, é necessária a realização de uma análise de dosimetria, feita na Nota Técnica nº 046/2017/Sureg.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**

- Maior possibilidade de recebimento das dívidas, não só dos TAC, mas também de outros tipos de entes regulados.

- Maior quantidade de parcelamentos para autorizar e administrar (o aumento da quantidade pode ser significativo, e dependendo do prazo para análise dos pedidos a ser estabelecido, o impacto pode ser bastante negativo).

- Dependendo do valor estabelecido (tanto para pessoas físicas como para pessoas jurídicas), possibilidade de redução dos pagamentos à vista das multas. Este impacto pode ser menor com a diferenciação dos valores mínimos de parcela, em especial quanto à natureza do ente regulado (se empresa ou pessoa física).

- Possibilidade de diminuição da eficácia da multa como instrumento de coibição de infrações, pelo mesmo motivo anterior.

- **AGU**

- Possibilidade de diminuição do custo administrativo de inscrição de débitos na Dívida Ativa da ANTT.

- Possibilidade de diminuição dos custos administrativos gerados pelas cobranças (administrativas), pelos parcelamentos e pelas ações judiciais de cobrança dos débitos inscritos na Dívida Ativa.

- ***Devedor (pessoas físicas e jurídicas).***

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

- Maior possibilidade e flexibilidade de pagamento dos débitos perante a ANTT por meio de parcelamento, com impactos menores sobre o orçamento dos entes regulados.
- Interrupção da incidência de juros e multa sobre os débitos que fizerem parte de um parcelamento ativo.

Problema 5 – Valor limite para aprovação sem anuência da Diretoria

Segundo dados levantados junto à Geaut, em 2015, 6,7% dos parcelamentos concedidos (RNTRC e TRIIP) foram aprovados pela Diretoria. Para 2016 esse percentual foi de 4,2%, e em 2017 (até o mês de abril) de 4,6%. A Suinf informa que atualmente 100% dos parcelamentos das concessionárias de rodovias estão acima do valor limite, e necessitam ser aprovados pela Diretoria.

O trâmite processual de passar pela Diretoria para aprovação do pedido acrescenta etapas ao processo, dificultando o cumprimento do prazo atualmente estabelecido pela Resolução nº 3.561/2010. Para a Suroc e a Sufer, os valores estão defasados em relação aos valores atuais de multas, e sua correção pode desburocratizar o processo, pois diminuiria a quantidade de etapas de vários processos (lembrando que quando um processo passa pela Diretoria, há um custo administrativo de oportunidade). Foi solicitada diretriz à Diretoria a respeito, para conhecimento pela equipe do projeto, se haveria algum valor que desejassem previamente estipular. A resposta (questão 7 da seção 2 desta AIR) é de que o valor deveria ser proposto pela área técnica, que teria, inclusive, liberdade para propor que não haja valor de alçada, apresentando fundamentos e justificativas em qualquer hipótese.

Alternativa 1 – Manter a situação atual

Acompanhar a evolução do cenário caso nada seja feito. Parte do pressuposto que não será adotada nenhuma nova ação regulatória ou não regulatória por parte da ANTT, permanecendo válidos os dispositivos hoje vigentes da Resolução nº 3.561/2010. Manutenção dos seguintes valores: R\$ 20.000,00 para serviços de TRC; R\$ 50.000,00 para serviços de TRIIP; e R\$ 2.000.000,00 para as concessões rodoviárias e ferroviárias.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Do ponto de vista dos parcelamentos concedidos às concessionárias de rodovias e ferrovias, não resolve o problema.

Para os débitos referentes à transporte rodoviário de cargas e transporte de passageiros, atualmente o percentual de parcelamentos aprovados pela Diretoria é pequeno. Havendo dilação do prazo de análise dos pedidos (Problema 1), não há de fato problema a ser resolvido. Entretanto, com a evolução do cenário, provável aumento do valor das multas (atualizações ao longo do tempo), e possível aumento do endividamento das empresas, devido à crise econômica atual, os valores tornar-se-ão baixos de forma que cada vez mais processos necessitarão passar

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

pela Diretoria, acrescentando etapas ao processo, e por consequência, aumentando a possibilidade de descumprimento do prazo fixado para análise do processo. Assim, esta alternativa não aproveita a oportunidade atual de revisão da norma para antecipar-se ao problema.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Risco de aumento progressivo da carga de trabalho da Diretoria, sem real necessidade.
 - Custo administrativo pela demora nas análises dos processos (*cost of delay*).
 - Diminuição da autonomia para deferir os parcelamentos pelas Superintendências, que têm autonomia para decidir em última instância pela aplicação das multas, originadoras dos débitos, e para cobrança de tais débitos (enquanto não são inscritos em Dívida Ativa).
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Maior demora na análise e aprovação de seus pedidos de parcelamento, devido aos trâmites internos do processo, que poderiam ser desnecessários.

Alternativa 2 – Aumentar o valor limite

Trata-se de aumentar o valor de alçada, mantendo-se a diferenciação por tipo de serviço. A Suroc propôs aumentar o teto do TRC para R\$ 50.000,00, igualando-se ao do TRIIP. A Geaut propôs, caso o valor para o TRC aumente, o de TRIIP seja reajustado para R\$ 80.000,00. A Suinf e Sufer propuseram o valor de R\$ 10.000.000,00 para o caso das concessões.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa resolve o problema, no caso das concessionárias, e aproveita a oportunidade de antecipar-se ao problema futuro de o percentual de parcelamentos aprovados pela Diretoria ser grande no caso do transporte rodoviário de cargas e transporte de passageiros.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Diminuição dos processos que têm de ser aprovados pela Diretoria atualmente.
 - Diminuição do custo administrativo pela demora nas análises dos processos (*cost of delay*).
 - Aumento da autonomia para deferir os parcelamentos pelas Superintendências, que têm autonomia para decidir em última instância pela aplicação das multas, originadoras dos débitos, e para cobrança de tais débitos (enquanto não são inscritos em Dívida Ativa).
 - Aumento da carga de trabalho dos Superintendentes das áreas que concederem parcelamento.
 - Diminuição de parte do controle dos parcelamentos de montante alto pela Diretoria (impacto apenas no caso de esta desejar acompanhar os processos de alto valor).
 - Risco de os valores tornarem-se novamente desatualizados com o tempo, que pode ser

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

amenizado com a indexação dos valores.

- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Diminuição no tempo de análise e aprovação de seus pedidos de parcelamento, para aqueles cujo valor histórico dos débitos esteja acima do limite atual e abaixo do novo limite, devido aos trâmites internos do processo, que talvez sejam desnecessários.

Alternativa 3 – Não estabelecer alçada

Trata-se de estabelecer que o deferimento dos pedidos de parcelamento seja feito a nível de Superintendência, independentemente do valor (histórico) a ser parcelado. A Resolução ANTT nº 5.386/2017, que estabeleceu as condições para implementação do PRD no âmbito da ANTT, em seu art. 11 diz que o parcelamento (PRD) será deferido pelo Superintendente da área responsável pela apuração dos débitos, sendo possível ainda, a delegação dessa competência para os casos em que o valor histórico do débito não ultrapasse R\$ 50.000,00. Em contrapartida, em seu art. 16, estabeleceu que as Superintendências deverão informar a Diretoria mensalmente sobre a evolução dos parcelamentos PRD por meio de Relatório.

Resolveria o problema da seguinte forma:

Essa alternativa aproveita a oportunidade de antecipar-se ao problema de, no futuro, o percentual de parcelamentos aprovados pela Diretoria ser grande, trazendo excesso de burocracia ao processo.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT.**
 - Fim da carga de trabalho da Diretoria, no que diz respeito aos parcelamentos.
 - Diminuição do custo administrativo pela demora nas análises de alguns processos (*cost of delay*).
 - Autonomia total para deferir os parcelamentos pelas Superintendências, que já a possuem para decidir em última instância pela aplicação das multas, originadoras dos débitos, e para cobrança de tais débitos (enquanto não são inscritos em Dívida Ativa).
 - Aumento da carga de trabalho dos Superintendentes das áreas que concederem parcelamento.
 - Diminuição do controle dos parcelamentos de montante alto pela Diretoria (impacto apenas no caso de esta desejar acompanhar os processos de alto valor).
 - Caso a Diretoria queira receber relatórios mensais, como no caso do PRD, custo administrativo da atividade de elaborar o relatório, ou de recuperá-lo do sistema (caso do Sifama), e de sua análise.
- **Devedor (pessoas físicas e jurídicas).**
 - Diminuição no tempo de análise e aprovação de seus pedidos de parcelamento, para aqueles cujo valor histórico dos débitos seja alto.

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.

Sim, juntamente com a Nota Técnica nº 046/2017/Sureg, que acompanha este documento.

2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

Problema	Alternativas	Alternativa Proposta
1. Consolidação dos débitos e Concessão dos Parcelamentos	1. Manter a situação atual; 2. Estabelecer um prazo maior, que englobe a consolidação do débito e à concessão do parcelamento; 3. Não estabelecer prazos; 4. Estabelecer prazos diferenciados para as etapas de consolidação do débito e de concessão do parcelamento.	<p>As opções 2, 3 e 4 resolvem o problema. Não obstante, a equipe técnica propõe a <u>alternativa 4</u>, caso todos os pedidos de parcelamento possam ser realizados via sistema (a Getin necessitaria de um prazo para adaptação do Sifama – módulo de parcelamento); se esta condição não for possível, propõe-se a alternativa 2. Em ambos os casos, propõe-se que o prazo para análise e concessão seja de 90 dias, com deferimento automático após o período, como acontece para os débitos inscritos em Dívida Ativa.</p> <p><u>Implementação:</u> Para a alternativa 4, o Sifama possibilita que o pedido seja feito no sítio da ANTT, e o débito seja consolidado na mesma data, independentemente da data de deferimento do parcelamento; para a alternativa 2, o débito é consolidado na</p>

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

		data de início da análise do pedido, inserida no sistema pelo servidor que o analisa.
2. Competência para autorizar os parcelamentos abaixo do teto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manter a situação atual; 2. Competência dada a outra Unidade Organizacional, única; e 3. Descentralização para as Superintendências. 	<p>A equipe técnica propõe a <u>alternativa 3</u>, dando às Superintendências que originaram os débitos (apuraram as multas) a competência de deferir os respectivos parcelamentos.</p> <p><u>Implementação:</u> O normativo informa ao devedor interessado que a documentação deve ser endereçada à Superintendência responsável, informação que também pode estar disponível no sítio da ANTT. Cada área recebe a documentação e fica responsável por conferir se o pedido obedece a todos os requisitos para o deferimento, ficando a aprovação a cargo do Superintendente da área. As áreas receberiam um memorando-circular quando da publicação da Resolução, para tomarem conhecimento das mudanças.</p>
3. Obrigatoriedade de parcelar o total de débitos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manter a situação atual; 2. Alteração nos sistemas de processamento e cobrança da ANTT; 3. Obrigatoriedade parcial; 4. Liberdade na escolha dos débitos; e 5. Combinação das alternativas 2 e 4. 	<p>As alternativas 3 e 4 resolvem o problema. A Geaut informou que os devedores de débitos relacionados a serviços de transporte rodoviário de cargas e de transporte de passageiros têm como motivação obter a suspensão dos impedimentos (de crédito e junto à ANTT) para requerer o parcelamento (o que só acontece quando o parcelamento engloba todos os débitos exigíveis). Por outro lado, a Suinf informou que a obrigatoriedade de englobar todos os débitos exigíveis no parcelamento aumenta a judicialização de sua cobrança, devido</p>



AIR – NÍVEL 1

004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos
– Código PET 1.26

Área: Sureg

Versão: 1.0

Data: 11/10/2017

aos altos valores de cada débito. Neste caso, a liberdade na escolha dos débitos a serem parcelados pode diminuir a quantidade de débitos com cobrança judicializada. Considerando-se o exposto, bem como a diretriz para enfatizar o aspecto punitivo, a equipe técnica propõe a alternativa 3 para os dois primeiros e a alternativa 4 para os débitos das concessionárias. Além disso, sugere incluir na minuta dispositivo proibindo que o parcelamento englobe débitos que possam ser obtidos por execução da garantia contratual (caso das concessionárias).

Implementação: o Sifama apresenta aos interessados os débitos que possui, por código de recolhimento. Os débitos exigíveis estariam previamente selecionados, no caso de débitos referentes a transporte rodoviário de cargas e transporte de passageiros, sem a possibilidade de exclusão; no caso dos débitos referentes às concessionárias, todos os débitos são selecionáveis, sem obrigatoriedade. A Sureg sugere que a questão seja monitorada, a fim de identificar possíveis riscos e mitigá-los.

Observação: As soluções propostas para os problemas 2 e 3, combinadas, trazem autonomia entre os parcelamentos ativos ou em análise. O devedor teria de requerer parcelamentos distintos para as diferentes espécies de débitos, e cada requerimento deve ser endereçado à Superintendência responsável por aqueles débitos, assim como foi estabelecido para o PRD.



AIR – NÍVEL 1

004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos
– Código PET 1.26

Área: Sureg

Versão: 1.0

Data: 11/10/2017

<p>4. Valor mínimo das parcelas</p>	<p>1. Manter a situação atual; e</p> <p>2. Especialização do valor mínimo das parcelas baseadas em critérios:</p> <p>2.1. Tipo de serviço prestado;</p> <p>2.2. Tipo de pessoa do prestador; e</p> <p>2.3. Combinação dos anteriores.</p> <p>2.a. Valor fixo; e</p> <p>2.b. Valor percentual do montante consolidado ou histórico.</p>	<p>A equipe técnica propõe a <u>alternativa 2</u>, de especialização do valor mínimo (atualmente de R\$ 1.000,00), critério 2.2, estabelecendo um valor menor para as pessoas físicas.</p> <p>A equipe entende ainda que o valor sendo um percentual do montante consolidado (ou do valor histórico), critério 2.b, prevaleceria o caráter punitivo que se pretende para o novo normativo, pois quem tiver mais débitos (ou seja, mais multas, o que significa mais infrações), terá um valor mínimo de parcela maior do que quem tiver menos débitos, além de correr menor risco de o dispositivo se tornar obsoleto ao longo do tempo.</p> <p>No entanto, devido à limitação de dados atuais para calcular um percentual razoável, propõe-se que seja um valor fixo, de R\$ 550,00 para pessoas físicas e R\$ 1.000,00 para pessoas jurídicas. Sobre os valores propostos, vide Nota Técnica nº 046/2017/Sureg.</p> <p><u>Implementação:</u> Ao preencher o pedido de parcelamento com um CPF (pessoa física) ou um CNPJ (pessoa jurídica), o próprio sistema calcula o valor mínimo da parcela.</p>
<p>5. Valor limite para aprovação sem participação da Diretoria</p>	<p>1. Manter a situação atual;</p> <p>2. Aumentar o valor limite; e</p> <p>3. Não estabelecer alçada.</p>	<p>As <u>alternativas 2 e 3</u> resolvem o problema. A equipe técnica entende que a decisão é da Diretoria, quanto ao desejo de acompanhar ou não decisão dos pedidos de parcelamento de</p>

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

		<p>grande vulto. Sobre os valores propostos (alternativa 2), vide Nota Técnica nº 046/2017/Sureg.</p> <p>Implementação: As áreas que operacionalizarem o parcelamento receberiam um memorando-circular quando da publicação da Resolução, para tomarem conhecimento das mudanças e dos procedimentos para deferimento, dependendo dos valores (caso haja alçada).</p>
--	--	---

3. Considerações finais.

Recomenda-se o acompanhamento, por um prazo determinado (por exemplo um ano), de indicadores como:

- Tempo de análise médio dos pedidos (de maneira geral, apenas daqueles aprovados pela Diretoria, e dos que foram aprovados pelos Superintendentes);
- Quantidade de parcelamentos concedidos (comparação entre a quantidade na vigência da Resolução nº 3.561/2010, e na vigência do novo normativo);
- Quantidade de parcelamentos rescindidos e de reparcelamentos;
- Percentual de parcelamentos aprovados pela Diretoria (comparação entre situação atual e sob a vigência do novo normativo); e
- Outros que sejam considerados pertinentes.
- O objetivo desse monitoramento é observar os impactos do novo normativo, e obter dados para avaliar a necessidade de revisar os parâmetros definidos (valor mínimo da parcela; valor de alçada; prazo para análise; obrigatoriedade de incluir todos os débitos exigíveis).

	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos – Código PET 1.26	Versão: 1.0
		Data: 11/10/2017

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Lorena Corrêa e Silva	TREG	Gemeq/ Sureg		

De acordo, em / /2017.

Nara Kohlsdorf
Gerente de Melhoria da Qualidade Regulatória

De acordo, em / /2017.

Renata Nogueira
Superintendente de Governança Regulatória

 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1	Área: Sureg
	004/2017/SUREG/ANTT/Parcelamento de Débitos	Versão: 1.0
	– Código PET 1.26	Data: 11/10/2017

SEÇÃO 6 - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Este documento é de acesso restrito? Não.

Brasília (DF), ____ de _____ de _____.

Renata Nogueira