

Análise de Impacto Regulatório - Fase Preliminar

Tema: Revisão da Resolução 1.474/2006 –
Transporte Rodoviário Internacional de
Cargas

Versão 1.0

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 pela deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. O processo é sigiloso?

Não.

2. Qual o número do processo ao qual pertence a AIR?

✓ 50500.138512/2015-70.

3. Quais são os processos relacionados ao tema?

✓ 50500.244255/2016-95.

4. Quais são as AIRs relacionadas?

Não aplicável.

5. Caso exista um cronograma, em qual etapa deste está sendo concluída a presente versão da AIR?

A AIR está sendo realizada durante a etapa de “Análises complementares e elaboração de nova minuta de resolução pelo Grupo de Trabalho”. Essa etapa pertence à fase de realização dos trâmites preparatórios para o 2º Processo de Participação Social.


6. Quais as palavras-chaves para facilitar pesquisas sobre essa AIR?

- ✓ *Palavra-chave 1: Transporte Rodoviário Internacional de Cargas*
- ✓ *Palavra-chave 2: Licença Originária.*
- ✓ *Palavra-chave 3: Licença Complementar*
- ✓ *Palavra-chave 4: Viagem ocasional*
- ✓ *Palavra-chave 5: Autorização de trânsito*

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

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

- 1) *Atual necessidade de envio de diversos documentos (inclusive de forma repetitiva) para habilitação de frota utilizada no transporte internacional de cargas, o que exige o aprimoramento de procedimentos para torná-los mais adequados à dinâmica do mercado quanto à emissão de licenças e autorizações.*
- 2) *Dificuldade de interpretação normativa sobre a inclusão, na frota do transportador, de veículos que estejam em sua posse.*

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

- 3) *Fiscalização rotineira do porte de Certificados de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em frota já habilitada (cujo CITV é pré-requisito).*
- 4) *Utilização de autorizações de “viagem ocasional” para fins diversos, que não sejam efetivamente ocasionais.*
- 5) *Necessidade de separar o transporte de “carga própria” de “viagens ocasionais”, sendo que há possibilidade do transportador de “carga própria” realizar viagens internacionais rotineiras (não ocasionais).*
- 6) *Desatualização da tabela de emolumentos, referente à prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas.*

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

A ação normativa tem por finalidade aprimorar os procedimentos de habilitação de frota, evitando eventuais falhas de mercado que possam surgir.

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

Sim. Nos termos do art. 178 da Constituição Federal do Brasil, a legislação disporá sobre a ordenação do transporte internacional terrestre, observando acordos firmados pela União. Com isso, o governo brasileiro sancionou, por meio do Decreto nº 99.704/1990, o Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, o qual prevê que os países signatários desguiem seus Organismos Nacionais competentes para aplicação do Acordo (art. 16). Quanto ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, o ATIT apresenta regras específicas entre seus 22 e 35.


Ainda no âmbito da legislação nacional, a Lei 10.233/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e atribuiu competências para regulamentar os serviços de transporte internacional de cargas:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais: [...]

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição; [...]

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes.

[...]

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

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

V – habilitar o transportador internacional de carga;

Regimentalmente, conforme disposto na Resolução ANTT nº 3.000/2009, cabe a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, entre outras atividades, a adoção de medidas regulamentares que assegurem a competitividade dos serviços:

73-B. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete, além de outras atribuições relacionadas ao Transporte Rodoviário de Cargas estabelecidas pela Diretoria:

[...]

IX - propor regulamentação para os serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas; [...]

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

No que tange à cobrança de emolumentos, a Lei nº 10.233/01 traz, em seu art. 77 que esse é um instrumento que constitui receita da ANTT.

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

✓ *Propor atualização nas regras contidas na Resolução ANTT nº 1.474/2006 no sentido de:*

- *Estabelecer diretrizes para aprimorar o procedimento de solicitação e emissão de licenças e autorizações para o transporte rodoviário internacional de cargas.*
- *Estabelecer, mediante regras claras, a inclusão, na frota do transportador, de veículos que estejam em sua posse.*
- *Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.*
- *Restringir viagens ocasionais à situações específicas.*
- *Estabelecer regras pontuais para realização de transporte de carga própria.*
- *Atualizar a tabela de emolumentos.*

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

5. Quais são os atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relacionadas ao tema?

- ✓ *Decreto nº 99.704/1990*
- ✓ *Decreto nº 1.797/1996*
- ✓ *Decreto nº 2.866/1998*
- ✓ *Decreto nº 2.975/1999*
- ✓ *Decreto nº 5.561/2005*
- ✓ *Decreto nº 8.964/2017*
- ✓ *Resolução ANTT nº 1.474/2006.*
- ✓ *Parecer n. 00944/2017/PF-ANTT/PFG/AGU*
- ✓ *Nota Técnica nº 02/GERAR/SUROC/2015*
- ✓ *Nota Técnica nº 50/GERET/SUROC/2015*
- ✓ *Nota Técnica nº 59/GERET/SUROC/2015*
- ✓ *Nota Técnica nº 80/2015/SUREG/ANTT/2015*

6. Existe alguma diretriz da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, qual?

Não.

7. Existem recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, qual?

Não houve determinação de órgãos externos. Foram recebidas recomendações por parte de sindicatos e associações durante a Audiência Pública nº 02/2016, conforme consta nos autos do processo nº 50500.244255/2016-95.

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

As seguintes premissas não foram validadas pela Diretoria da ANTT:

- ✓ *Buscar meios para simplificar o processo de habilitação de prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.*
- ✓ *Definir, mediante Resolução, condições para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.*
- ✓ *Estabelecer a não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica e Veicular (CITV) no veículo habilitado.*
- ✓ *Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.*

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

- ✓ *Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.*
- ✓ *Atualizar os valores da tabela de emolumentos, considerando os novos procedimentos propostos.*

9. O tema afeta outras áreas da Agência (atores internos)? Quais?

Sim, a Superintendência de Fiscalização (SUFIS) e a Assessoria Técnica para o Transporte Internacional (ASTECC).

10. Quais os atores externos afetados?

- ✓ *Transportadores rodoviários internacionais de carga: prestadores de serviço e carga própria;*
- ✓ *Usuários/Embarcadores.*

11. Existem áreas da Agência que podem contribuir com dados/informações relevantes para a análise? Quais?

Sim, a SUROC (GERET/GERAR), SUFIS e a ASTECC.


12. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Se sim, qual foi a estratégia de consulta? Caso não, qual será a estratégia de consulta?

As gerências da SUROC (GERET e GERAR), além da ASTECC, foram consultadas. Como resultado, enviaram contribuições por e-mail. As manifestações dos demais atores envolvidos poderá ser dada mediante Audiência Pública, prevista para ocorrer entre o final do ano de 2017 e o início do ano de 2018.

13. Quais são as opções regulatórias consideradas nesta AIR? Se possível, indicar como cada alternativa poderá resolver o problema descrito?

Alternativa 1: *Propor a inserção do procedimento de “habilitação” do transportador rodoviário internacional de cargas, de forma que anteceda o processo de licenças originárias.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *Por meio do procedimento de “habilitação” a ser desenvolvido, haveria preliminarmente um único envio de documentações referentes à regularidade da empresa pretendente e da frota a ser disponibilizada para fins de realização de transporte internacional de cargas. Isso evitaria a necessidade de reenvio dessas documentações nos requerimentos de licenças originárias para a autorização de transporte para cada país de destino, simplificando o processo.*

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 2: *Estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.*


Resolveria o problema da seguinte forma: *Atualmente, há demandas específicas para a utilização de veículos de terceiros para realização do transporte de cargas. No entanto, devido às distintas interpretações das regras que versam sobre a matéria, a SUROC divulgou o “Esclarecimento Relevante nº 01/2016”. Nessa divulgação, esclareceu-se que o “contrato de arrendamento particular” poderia ser utilizado para a habilitação de veículos para o TRIC, mas não para o RNTRC. Portanto, a proposta de estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos de terceiros que estejam na posse do transportador, é uma alternativa para resguardar os atores envolvidos (inclusive a fiscalização) das atividades realizadas. Isso também permitirá um regramento mais claro de como seria dado esse tipo de procedimento, reduzindo eventual assimetria de informações.*

Alternativa 3: *Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *Como o CITV é um requisito de habilitação de frota, julga-se que a sua análise é realizada em âmbito administrativo. Caso não haja CITV (ou este se encontrar inválido), não haverá habilitação do veículo. Partindo desse pressuposto, quando a fiscalização identificar que o veículo já está habilitado, entende-se que o CITV dele já se encontra analisado e validado administrativamente. Portanto, com a nova regulamentação, não haverá necessidade de portar o CITV no veículo, o que facilitará a análise do fiscal da ANTT e a atividade do transportador.*

Alternativa 4: *Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *A viagem ocasional, infelizmente vem sendo utilizada para finalidades “não ocasionais”. Dentre elas, cita-se a autorização reiterada de transporte de cargas, a qual vem se confundindo com o transporte regular. Assim, propõe-se*

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	


que a autorização de viagem ocasional seja dada para fins específicos, tais como: autorização de viagem com cargas de pesos e dimensões especiais; cargas destinadas a eventos públicos/culturais (circos, shows, feiras); mudanças em geral; cargas com demandas excepcionais ou para atendimento de emergências. Ademais, a proposta é que a autorização seja promovida para cada viagem.

Alternativa 5: *Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *A viagem de carga própria era tratada como viagem de caráter ocasional. Com a proposta de alteração dessa autorização, tornou-se relevante criar um instrumento específico para a autorização de carga própria, que pode, ou não ser ocasional. Assim, a proposta é que o transportador de carga própria mantenha um cadastro prévio, contendo informações de cadastro e de frota de veículos para melhor controle da ANTT.*

Alternativa 6: *Atualizar a forma de cálculo dos emolumentos cobrados pela ANTT para os prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *A tabela de emolumentos não sofre atualização desde de 2003, quando foi instaurada. Portanto, os valores cobrados podem não condizer com os efetivos custos inerentes às atividades realizadas. Como há previsão para atualização dos procedimentos, é interessante rever, além dos valores, a forma de cobrança dos emolumentos.*

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 3 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Parte da análise de cada alternativa também está descrita nas Notas Técnicas que acompanham o processo, sendo este um instrumento complementar.

Alternativa 1


Título da Alternativa 1: Inserir o procedimento de “habilitação” do transportador rodoviário internacional de cargas, de forma que anteceda o processo de obtenções das licenças originárias.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. Redução no volume de documentos recebidos.
 - II. Inclusão de um item de controle (controle das habilitações) a ser acompanhado.
 - III. Simplificação do processo de emissão de licenças originárias, inclusive na alocação de veículos cadastrados.
 - IV. Redução do custo de processos administrativos.
 - V. Maior controle do cadastro de frota habilitada por país de destino, o que eventualmente exigirá a informatização por meio de sistema computadorizado.

- **TRANSPORTADORES**
 - I. Redução no volume de documentos enviados.
 - II. Simplificação para obtenção de novas licenças originárias.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**
 - I. Não foram identificados impactos;

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 2


Título da Alternativa 2: Estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. Redução de indeferimento de pedidos de inclusão de veículo em frota, tendo em vista a expectativa de que o melhor esclarecimento da regulamentação reduza erros procedimentais por parte dos transportadores.
 - II. Maior segurança regulatória na autorização de veículos por parte da ANTT.

- **TRANSPORTADORES**
 - I. Redução de indeferimento.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**
 - I. Maior oferta de veículos para prestação dos serviços.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 3

Título da Alternativa 3: Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**


- I. Redução do custo de fiscalização, devido à não exigência do porte do CITV no veículo.
- II. Facilidade na identificação de veículo que não esteja com CITV válido, considerando que sem a inspeção não haverá habilitação do veículo.
- III. Necessidade de informatizar o controle documental para redução de riscos de perdas de informação.
- IV. Necessidade de entrar em contato com a empresa transportadora a fim de não desabilitar veículo por ausência de CITV válido.

- **TRANSPORTADORES**

- I. Redução do volume de documentos que devem ser portados no veículo.
- II. Melhor controle do CITV do veículo por parte da empresa, considerando que o documento poderá não estar mais no interior do caminhão.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**

- I. Necessidade de serem informados de que o CITV não estará na posse do veículo, e que sua verificação deverá ser dada mediante confirmação da habilitação do transportador.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 4


Título da Alternativa 4: Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. Redução no número de solicitação de viagens ocasionais;
 - II. Maior controle das operações relativas às viagens ocasionais.
 - III. Aumento no número de solicitações de “habilitações”, considerando que aquele transportador que realiza viagem ocasional poderá passar a realizar viagens regulares.
 - IV. Eventual restrição momentânea de oferta da prestação de serviços de transporte de carga entre os países, devido ao prazo para adequação dos prestadores que, embora prestassem serviços regulares, solicitavam “viagens ocasionais”.

- **TRANSPORTADORES**
 - I. Redução no número de solicitação de viagens ocasionais;
 - II. Necessidade de adequação dos transportadores aos novos procedimentos, o que poderá levar algum tempo até a oferta regular da prestação de serviços.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**
 - I. Eventual restrição momentânea de oferta de transporte, gerada pelo período de migração do transportador que atua regularmente por meio de “viagens ocasionais”, gerando possível aumento de custos do transporte enquanto não houver a readequação do mercado.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 5

Título da Alternativa 5: Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. Inclusão de um item de controle (controle das habilitações de carga própria) a ser acompanhado.
 - II. Maior análise documental.
 - III. Melhor controle da frota de veículos de carga própria em operação no transporte internacional.
 - IV. Maior segurança regulatória quando das autorizações de transporte internacional de carga própria.

- **TRANSPORTADORES DE CARGA PRÓPRIA**
 - I. Necessidade de envio de documentações para o cadastramento.
 - II. Necessidade do acompanhamento das licenças emitidas e a sua atualização, sempre que necessário.
 - III. Aumento no custo do transporte.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 6

Título da Alternativa 6: Atualizar a forma de cálculo dos emolumentos cobrados pela ANTT para os prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. Eventual aumento/redução da receita da ANTT, a depender da quantidade de veículos habilitados por solicitação e da proposta aprovada pela Diretoria da Agência.
 - II. Considerando que não haverá devolução de emolumentos (independentemente do indeferimento ou indeferimento da solicitação), haverá redução de uma atividade da ANTT (a atividade de cálculo e devolução de emolumentos).

- **TRANSPORTADORES**
 - I. Eventual aumento/redução no custo para obtenção de licenças relativas ao TRIC, a depender da quantidade de veículos habilitados.
 - II. Eventual aumento/redução do custo para modificação de frota, a depender da quantidade de veículos habilitados.
 - III. Não recebimento de emolumentos pagos, independentemente do deferimento ou indeferimento da solicitação.
 - IV. Empresas com mais veículos poderão obter economia de escala em suas solicitações, enquanto que empresas menores, provavelmente deverão desembolsar mais recursos financeiros com emolumentos.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**
 - I. Eventual aumento/redução do custo do transporte, a depender da transportadora utilizada.

Observações relevantes sobre a proposta de atualização de emolumentos:

Quanto aos emolumentos, a depender da proposta de cálculo escolhida, pequenas empresas transportadoras poderão ser prejudicadas enquanto as grandes instituições poderão ser beneficiadas. Isso porque, atualmente, a cobrança de emolumentos para emissão de Licenças Originárias ocorre em valor fixo por país de destino (R\$180,00), adicionado ao valor variável

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

de R\$5,00 por veículo habilitado nessa frota. Supondo, hoje, uma empresa pequena que deseja habilitar 10 veículos na frota para uma única ligação, ela desembolsaria R\$230,00 (R\$180,00 + R\$50,00). Atualmente, uma grande empresa que desejar habilitar 200 veículos em 10 países, desembolsaria R\$11.800,00 (R\$1.800 + R\$1.000 x 10). Caso a proposta de unificar os valores por solicitação, no futuro, ambas empresas poderiam eventualmente desembolsar um mesmo valor (possivelmente mais caro que o valor da pequena empresa e mais barato que o valor da grande empresa).


Foi realizado estudo acerca da inclusão dos custos fiscalizatórios do TRIC nos valores de emolumentos. Como resultado, a cada ano, a ANTT desembolsa aproximadamente R\$1.069.745,15 para fins de fiscalização do TRIC. Devido à fiscalização poder, eventualmente, não contemplar custos “efetivos” ou “potenciais” de uso de recursos públicos, o rateio desses custos fiscalizatórios nos valores de emolumentos poderiam não ter fundamento legal. Ademais, se fosse rateado, cada documento que exige emolumento poderia sofrer aumento de R\$126,00 até R\$2.228,00 devido à inclusão dos custos de fiscalização. Devido à esse impacto regulatório, decidiu-se por não ratear os custos com fiscalização no cálculo dos emolumentos. Isso faz com que seja interessante sugerir futuramente a instauração (em lei) de uma “taxa de fiscalização” para cobrir esse significativo desembolso anual.

Com a promulgação do Decreto 9.094/2017, haverá redução dos custos dos transportadores para emissão de documentos relativos ao TRIC. No entanto, não significa que haverá redução nos custos da ANTT para processamento dessas solicitações. Eventualmente, a agência poderá até elevar seus gastos de consulta às demais entidades, na hipótese de não haver troca de informações eletrônicas entre os departamentos públicos. No entanto, essas considerações não foram ponderadas no cálculo dos emolumentos, pois o valor calculado considerou os gastos da ANTT entre início de 2016 e início de 2017 (antes do Decreto 9.094/2017).

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Resumo 01: Supondo a implantação da Proposta

	Mercado	ANTT
Ações que geram Benefícios	<ul style="list-style-type: none"> • Simplificação do processo de obtenção de licenças; • Melhor caracterização da autorização de viagens ocasionais e de viagens com carga própria; • Redução na quantidade de documentos de porte obrigatório no veículo de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar o controle das licenças e autorizações emitidas; • Eventual Aumento da receita com emolumentos cobrados, a depender da quantidade de veículos por solicitação. • Simplificação de procedimentos de emissão de autorizações e licenças, promovendo maior segurança regulatória. • Simplificação do processo de fiscalização. • Eliminação do processo de devolução de emolumentos.
Ações que geram Custos	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos valores de emolumentos; • Maior rigor na autorização de viagens de carga própria e viagens ocasionais; • Possível aumento no custo de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior custo de controle de documentos.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

Resumo 02: Supondo a não implantação da Proposta

	Mercado	ANTT
Ações que geram Benefícios	<ul style="list-style-type: none"> • Os operadores poderão manter os mesmos procedimentos atuais, não exigindo readequação às novas normas. • Eventualmente, algumas transportadoras estão pagando mais barato para obtenção de licenças originárias, a depender da quantidade de ligações solicitadas e o número de veículos habilitados na frota. 	<ul style="list-style-type: none"> • Não demandar esforços para alteração do normativo.
Ações que geram Custos	<ul style="list-style-type: none"> • Eventualmente, algumas transportadoras estarão pagando mais caro para obtenção de licenças originárias, a depender da quantidade de ligações solicitadas e o número de veículos habilitados na frota. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atual necessidade de devolução de emolumentos; • Manutenção dos elevados custos burocráticos atuais para o processamento de documentos.

	AIR – FASE PRELIMINAR	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. Como será feita a implantação da ação regulatória?

Mediante Resolução que dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.

Após a edição da Resolução, a SUROC deverá implementar controles específicos para adequação dos processos e acompanhar o cumprimento do normativo.

2. Análise preliminar de Impacto Regulatório realizada é suficiente para a tomada de decisão? Justificar.

Tendo em vista a atual etapa na qual esta Análise de Impacto está sendo realizada, não se verifica, por ora, a necessidade de uma Análise de Impacto Regulatório mais aprofundada. Verifica-se, entretanto, a necessidade de aguardo da Audiência Pública para a obtenção de mais subsídios do mercado. Maiores detalhes estão descritos na Nota Técnica que acompanha o processo.

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Data	Assinatura
<i>Hugo Alves Silva Ribeiro</i>		
<i>Gizelle Coelho Netto</i>		
<i>Thiago Martorelly Quirino de Aragão</i>		