



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 3408/2019/GERET/SUROC/DIR

Interessado: SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

Referência: Processo nº 50500.393248/2019-69

Assunto: Revisão da regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Análise de Impacto Regulatório – AIR. Identificação do problema. Definição dos objetivos. Levantamento de alternativas de solução. Impactos possíveis. Alternativa proposta.

1. INTRODUÇÃO

Em 27 de maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832 (Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas) com o objetivo de *“promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”*, estabelecendo que a ANTT deveria publicar a primeira tabela, a qual teria vigor até 20 de janeiro de 2019, com os preços mínimos vinculativos, no prazo de cinco dias contados da data de publicação da Medida Provisória.

A Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, estabeleceu a metodologia e publicou a tabela com os preços mínimos de fretes referentes ao quilômetro rodado na realização de frete, por eixo carregado, para diferentes tipos de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel).

A Medida Provisória nº 832/2018 foi convertida na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), estabelecendo no seu art. 5º que, para a execução da PNPM-TRC, a ANTT deve publicar a norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. Ainda, determinou no §1º do mesmo artigo que a publicação dos pisos e da planilha ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e que os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada, contando com ampla publicidade e participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, nos termos do artigo 6º da Lei nº 13.703/2018.

Nesse contexto, a ANTT contou com a participação da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz - FEALQ, entidade vinculada à Universidade de São Paulo, na execução do projeto de *“revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da política nacional de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas e à adequação da tabela de fretes”*. A entidade, que foi contratada para 3 ciclos regulatórios (20/07/2019, 20/01/2020 e 20/07/2020), realizou os estudos, pesquisas de mercado e consultas aos agentes de mercado, para estabelecer a nova minuta de resolução, composta de regras gerais, metodologia, parâmetros operacionais e mercadológicos para cálculo dos pisos mínimo de frete, em atendimento ao disposto no art. 6º da Lei nº 13.703/2019 para o ciclo regulatório que se encerrou em 20/07/2019.

Também em atendimento ao art. 6º, que estabelece a participação de diferentes agentes de mercado, a minuta de resolução foi submetida à Audiência Pública nº 002/2019, que tinha por objetivo colher contribuições com vistas ao

estabelecimento das regras gerais, da metodologia e dos indicadores dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

Ao fim do processo de participação e controle social, que observou o disposto na Resolução ANTT nº 5.624/2017, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 5.849, de 16 de julho de 2019, com as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela PNPM-TRC.

O referido ato normativo encontra-se suspenso pela Resolução ANTT nº 5.851/2019, pelos motivos expostos nos autos do processo 50500.302199/2019-63, após manifestação do Ministério da Infraestrutura no Ofício nº 004/2019/GM (0833282).

Considerando a suspensão cautelar da Resolução ANTT nº 5.849/2019, torna-se inviável fazer a análise de impacto das mudanças decorrentes deste regulamento. Assim, os resultados e impactos analisados neste documento em muito se assemelham aos já apresentados no ciclo de estudos que se encerraram em 20/07/2019.

Portanto, este documento tem como objetivo apresentar os resultados dos estudos de revisão da Resolução ANTT nº 5.849/2019, bem como a minuta de resolução e a Análise de Impacto Regulatório decorrente desses estudos.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

A estrutura do mercado de Transporte Rodoviário de Cargas - TRC no Brasil é bastante complexa, envolvendo uma grande variedade de tipos de carga, rotas, condições de rodovia, composições veiculares, entre outras variáveis que resultam em um mercado com muitas particularidades. Essa variação é ainda mais intensa quando se comparam as especificidades das diferentes regiões do país. Adicionalmente, o mercado é composto por diferentes agentes, tais como transportadores, que podem ser autônomos (TAC), empresas (ETC) ou cooperativas (CTC), além de operadores logísticos, agenciadores e embarcadores. A Figura 1 a seguir apresenta algumas relações usuais entre esses agentes.

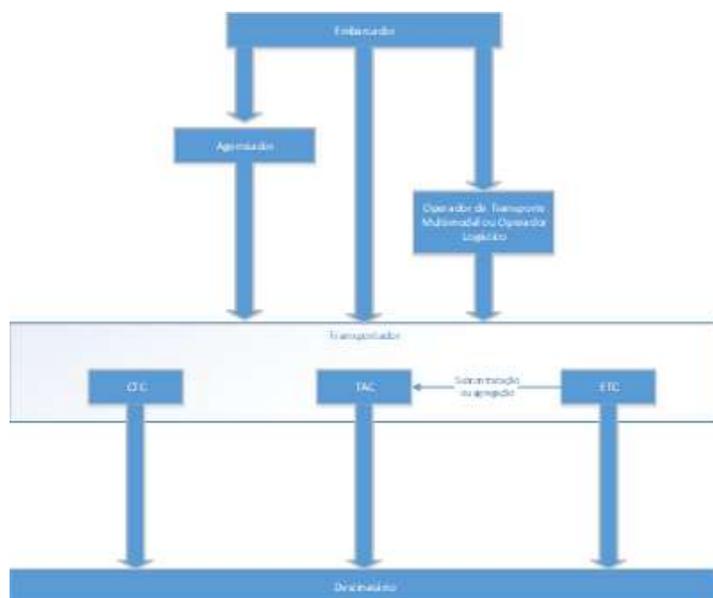


Figura 1. Representação simplificada das relações entre os principais atores do TRC

O embarcador é caracterizado como aquele que demanda o transporte de cargas sob o cuidado de outros para ser entregue a um cliente. Em relação à demanda pelos serviços de TRC, estudo realizado a partir dos dados da Relação Anual de Informações Sociais - RAIS, identificou um universo de cerca de 780 mil empresas no Brasil com perfil de embarcador, ou seja, empresas que demandam serviços de transporte de cargas, das quais 99% declararam utilizar o modo rodoviário. Tais empresas estão distribuídas por todas as regiões do país, das quais 47,1% concentram-se na

região Sudeste. O mesmo estudo apontou para uma grande variedade de tipos, quantidades e valores agregados de cargas, o que reforça a complexidade do setor.

Em relação à oferta, os embarcadores geralmente contratam fretes com três diferentes prestadores de serviços:

a. Transportador:

- i. Transportador Autônomo de Cargas - TAC: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária de até três veículos automotores de cargas;
- ii. Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, que pode atuar por meio de: frota própria, cadastrada no RNTRC; TACs agregados, que colocam veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa; e TACs, por intermédio de subcontratação.
- iii. Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados.

b. Operador de transporte multimodal e operadores logísticos: que ofertam soluções logísticas completas, da origem até o destino, envolvendo atividades de armazenagem e transporte multimodal de cargas.

c. Agenciadores: não possuem frota própria e atuam fazendo a intermediação de transporte de cargas entre os embarcadores e, especialmente, TACs.

Dados atualizados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC mostram que o mercado de TRRC possui atualmente quase 700 mil transportadores ativos, sendo 77,7% Transportadores Autônomos de Cargas – TACs, 22,2% Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs e menos de 0,1% de Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTCs, conforme gráfico a seguir:

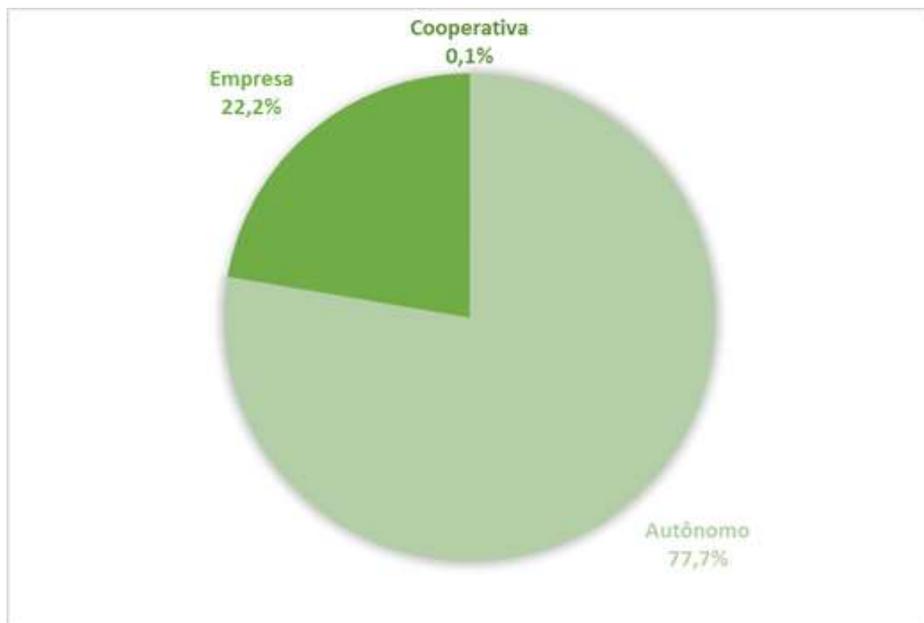


Figura 2. Transportadores por tipo
 Fonte: [RNTRC, 2019](#)

A esses transportadores estão vinculados cerca de 1,9 milhão de veículos cadastrados no RNTRC, com diferentes anos de fabricação e Unidades da Federação de registro de cada veículo. Em termos de frota, conforme verifica-se na figura abaixo, a quantidade de veículos cadastrados nas ETCs é maior que a frota vinculada aos TACs.

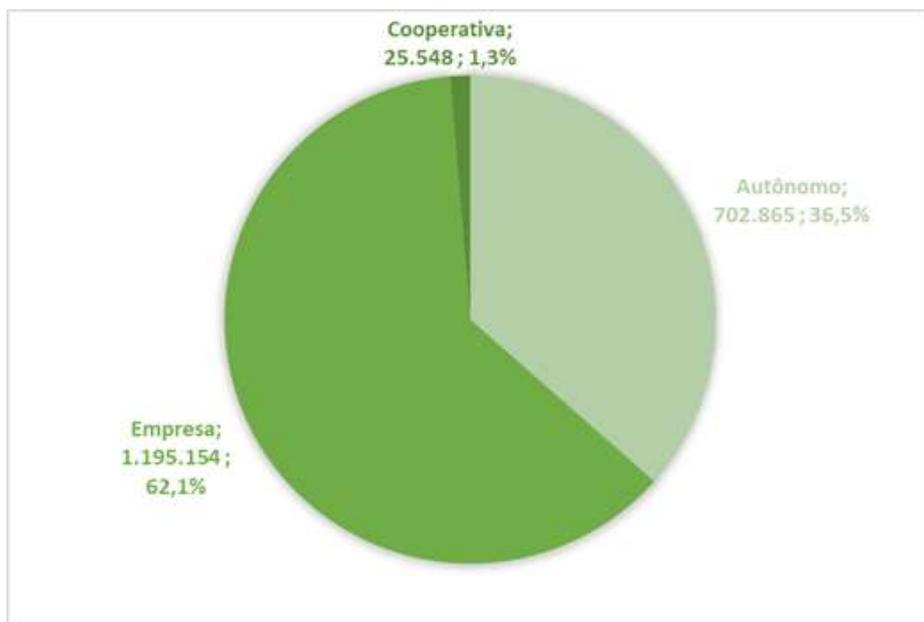


Figura 3. Frota por tipo de transportador
 Fonte: [RNTRC, 2019](#)

A partir dos dados do RNTRC também é possível verificar que há uma heterogeneidade dos transportadores em relação a quantidade de veículos quando comparados TACs, CTCs e ETCs: do total de empresas de transporte, aproximadamente 76% possuem menos de 3 veículos automotores. A média de veículos por TACs é de 1,3, no caso das ETCs é de 7,7 e das CTCs é de 73,6. Percebe-se, portanto, que se trata de um mercado composto, em sua grande parte, por transportadores de pequeno porte.

Nesse cenário de significativa heterogeneidade, foi promulgada a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o TRC realizado em vias públicas no território nacional por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e as responsabilidades do transportador. Na sequência, foram publicadas resoluções

regulamentando o Vale-Pedágio obrigatório (Resolução ANTT nº 2.885/08), o Pagamento Eletrônico de Frete (Resolução ANTT nº 3.658/11).

Em 2012, o legislador infraconstitucional estabeleceu normas para o exercício da profissão de motorista, Lei nº 12.619/12.

Poucos anos depois, em 2015, o país vivencia uma grande paralisação dos motoristas reivindicando uma flexibilização na Lei nº 12.619/12 sobre a jornada de trabalho e melhoria nos níveis de preços do óleo diesel. As consequências diretas e indiretas desta paralisação foram: publicação da Lei nº 13.103/15, a qual dispõe sobre o exercício da profissão de motoristas, flexibilizando a Lei nº 12.619/12 e fixando um valor único para todas as cargas e condições de estadia; estruturação do Projeto de Lei nº 528/2015, visando criar a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas.

No contexto apresentado no parágrafo anterior, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 4.810, de 19 de agosto de 2015 (revogada pela Resolução ANTT nº 5.820/18), que estabelecia uma metodologia e publicava os parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete. Tal resolução não publicava valores finais de frete, mas possibilitava aos agentes de mercado calcular, com base nos valores de despesa próprios de cada transportador, custos de transporte que poderiam servir de referência na negociação do valor do frete junto aos contratantes.

Além disso, merece destaque a alteração da política de precificação de combustíveis no Brasil feita pela Petrobrás em 2017, que permitiu uma intensa variação no preço do óleo diesel.

Somando-se a esse acontecimento, houve um aumento da oferta de caminhões para o transporte de carga no mercado na ordem de 27% no período de 2010 a 2017. Este crescimento significou a ampliação da frota para cerca de dois milhões de caminhões no país. Por outro lado, a economia brasileira neste período cresceu, em média, 0,3% ao ano. Houve picos de crescimento em 2011 e 2013 de 4% e 3%, respectivamente, mas houve retração de 3,5% e 3,3% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2015 e 2016, respectivamente.

Em maio de 2018 houve a paralisação dos caminhoneiros autônomos com extensão nacional. As manifestações eram, entre outras, contrárias à cobrança de pedágio por eixo suspenso e à política de reajustes do óleo diesel adotada pela Petrobrás.

Esses acontecimentos levaram o governo federal a implementar um pacote de medidas de cunho regulatório e político-econômico, as quais são resumidas no Quadro 1 a seguir.

Objeto	Medida Provisória	Lei ou Decreto
Reserva de 30% do frete contratado pela Companhia Nacional de Abastecimento - Conab para cooperativas e associações de transportadores autônomos.	nº 831/2018	Lei nº 13.713/2018
Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas	nº 832/2018	Lei nº 13.703/2018
Isenção, em todo o território nacional, da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais.	nº 833/2018	Lei nº 13.711/2018
Subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel até 31 de dezembro de 2018, visando à redução do preço do combustível	nº 838/2018	Decretos nº 9.403/2018 e nº 9.454/2018

Objeto	Medida Provisória	Lei ou Decreto
Corte de impostos (Cide-combustíveis e PIS/COFINS) sobre o diesel visando à redução no preço do combustível.		Decreto nº 9.391

Quadro 1: Resumo do pacote de medidas adotado pelo governo após a paralisação de 2018

Tendo a Lei nº 13.703/2018 estabelecido a necessidade de publicação semestral da tabela de pisos mínimos de competência da ANTT, já foram publicadas a Resolução ANTT nº 5820/2018 e alterações, bem como o aprimoramento da regulação da PNPM-TRC, com a Resolução ANTT nº 5849/2018.

Problema Regulatório Identificado

Todo o contexto descrito no item anterior culminou na edição da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, convertida, posteriormente, na Lei nº 13.703/2018, que institui a PNPM-TRC.

Por parte da ANTT foi editada a Resolução nº 5.820/2018. Porém a ação adotada para solucionar o problema regulatório, em razão do curto prazo estabelecido pelo §3º do art. 5º da MPV 832/2018, não se mostrou suficiente, de forma que o problema não foi totalmente equacionado.

Um aprimoramento da Resolução ANTT nº 5.820/2018 foi realizado após estudos técnicos conduzidos em parceria com a FEALQ/USP e amplo processo de participação social. Porém, a publicação da nova resolução, Resolução ANTT nº 5.849/2019, ainda não se mostrou satisfatória a parcela do mercado, o que culminou em suspensão temporária da mencionada norma.

Assim, diante do exposto e dado que a ANTT tem competência de regular a política pública governamental estabelecida pela Lei nº 13.703/2018, o problema regulatório identificado é estabelecer pisos mínimos aderentes à(s) realidade(s) de mercado, considerando, por um lado, todas as principais particularidades do transporte rodoviário de cargas, mas, por outro, considerando a viabilidade de implementação/fiscalização da norma a ser editada. Sendo assim, torna-se necessária uma reavaliação da regulação vigente a fim de aprimorar a metodologia construída e aproximar cada vez mais os pisos mínimos estabelecidos aos valores efetivamente justos em termos de valor mínimo acima do qual os fretes devem ser pagos.

Identificação dos atores/grupos afetados pelo problema

A PNPM-TRC, instituída inicialmente pela Medida Provisória nº 832/18, e convertida na Lei nº 13.703/18, assim como a Resolução ANTT nº 5.820/18 e Resolução ANTT nº 5.849/19, que estabeleceram a metodologia e publicação dos pisos mínimos de fretes para o transporte rodoviário de cargas, trouxeram impactos para todos agentes ligados direta ou indiretamente com a execução desta atividade. São eles:

- a. Embarcadores/contratantes de transporte;
- b. Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC);
- c. Transportadores Autônomos de Cargas (TAC);

d. Cooperativas do Transporte Rodoviário de Cargas (CTC);

e. Sociedade em geral; e

f. Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e outros órgãos públicos direta ou indiretamente relacionados ao assunto (p.ex. Congresso Nacional, Supremo Tribunal Federal, Conselho Administrativo de Defesa Econômica etc.).

Deve-se destacar que não cabe à ANTT, neste momento e por meio do presente documento, detalhar eventuais impactos da política pública em si, dado que a Lei nº 13.703/18 se encontra vigente e à ANTT cabe apenas a sua regulação.

Cabe destacar ainda a dificuldade em se estabelecer os impactos decorrentes da publicação da Resolução ANTT nº 5.849/2019, dada a sua curta vigência. Dessa forma, os impactos que essa Nota Técnica deve analisar, conforme problema regulatório apresentado no item II.1, são relacionados às alterações propostas na regulação do tema, com a aplicação da Resolução ANTT nº 5.849/2019, além das propostas de seu aprimoramento.

Tendo em vista o exposto no parágrafo anterior, os impactos gerados pela instituição da PNPM-TRC para os atores envolvidos são difíceis de serem quantificados, mas serão apresentados de forma geral neste documento. Análises mais detalhadas sobre o impacto da PNPM-TRC podem ser encontradas no site ANTT, na página que trata da PNPM-TRC^[1].

Nesse sentido, a partir de estudos no âmbito deste projeto e informações percebidas pela FEALQ/USP, o Quadro 3 apresenta alguns dos possíveis impactos gerais.

Atores impactados	Impactos da Aplicação da Política de Fretes Mínimos
Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC)	<ul style="list-style-type: none">- Possível redução da margem de lucro das transportadoras, nos casos de subcontratação.- Aumento da frota própria, com conseqüente redução na subcontratação de transportadores autônomos.- Aumento no interesse de contratação das ETC, em detrimento da contratação de TAC- Aumento no valor do frete recebido;- Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.

Atores impactados	Impactos da Aplicação da Política de Fretes Mínimos
Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC)	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento na quantidade de cooperativas, por meio da união de transportadores autônomos; - Aumento no interesse de contratação de cooperativas; - Aumento no valor do frete recebido; - Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.
Transportadores Autônomos de Cargas (TACs)	<ul style="list-style-type: none"> - Possível redução na contratação de transportadores autônomos. - Possível redução da contratação de terceiros pelas empresas de transporte.- Aumento no valor do frete recebido. - Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.
Embarcadores/contratantes de transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Possível redução de margem de lucro e perda de competitividade nos mercados interno e externo devido ao aumento do preço do frete. - Possível aumento do poder de barganha por meio do uso do custo mínimo dos transportadores como referência para buscar valores de frete menores no momento da contratação. - Preferência de contratação de ETC e CTC. - Compra de frota para transporte de cargas próprias.
Sociedade	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilidade de aumento nos preços de produtos ao consumidor final, em especial para aqueles produtos dependentes do transporte rodoviário para serem distribuídos até os locais de varejo. - Possível impacto direto no Produto Interno Bruto (PIB), já que esse é o principal modo de transporte no Brasil (65% do total de Tonelada Quilômetro Útil (TKU) e 87% de TKU de cargas gerais), que liga áreas produtoras a mercados consumidores, tanto pela via da importação quanto da exportação de mercadorias. - Aumento do risco de manifestação por parte dos transportadores, pelo fato de uma parte desses se mostrarem insatisfeitos com os resultados da regulação da PNPM-TRC.

Atores impactados	Impactos da Aplicação da Política de Fretes Mínimos
ANTT[1]	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento expressivo no número de manifestações recebidas via Ouvidoria: logo após a publicação da Resolução ANTT nº 5.820/2018, houve um aumento de 377% nos questionamentos sobre o transporte rodoviário de cargas devido ao piso mínimo. No total, foram 37.581 manifestações recebidas na ANTT sobre o tema em 2018, por meio da Ouvidoria (42% do total de manifestações respondidas sobre TRC pela ANTT). - Realização de quatro Processos de Participação e Controle Social para auxiliar a normatização de alguns pontos exigidos pela Lei 13.703/2018. - Elaboração e acompanhamento da tramitação para publicação de 9 novos regulamentos: Resoluções ANTT nº 5.820/2018, nº 5.821/2018 (revogada), nº 5.827/2018, nº 5.828/2018, nº 5.833/2018, nº 5.835/2018, nº 5.839/2018, nº 5849/2019 e nº 5.851/2019. - Aumento na complexidade da elaboração dos pisos mínimos ao englobar diferentes categorias de carga e particularidades do setor de transporte rodoviário de cargas.

Objetivos Gerais e Específicos

O objetivo geral é propor uma revisão da metodologia da PNPM-TRC estabelecida pela Lei nº 13.703/2018 e divulgar os elementos necessários para o estabelecimento de novos pisos a serem utilizados a partir de janeiro de 2020.

Sendo assim, destaca-se que é necessário ouvir os atores envolvidos para coletar sugestões; definir claramente os parâmetros que nortearão a definição da metodologia; coletar os preços dos insumos a serem considerados; disponibilizar para uma forma de consulta rápida e fácil dos valores mínimos de frete para situações que consideram especificidades de cargas, veículos e distância percorrida.

DA BASE LEGAL

No contexto da paralisação dos transportadores rodoviários de cargas ocorrida no mês de maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas cuja finalidade, conforme consta no art. 2º da citada norma é “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”.

Em decorrência do comando contido no §3º do art. 5º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, a ANTT publicou Diário Oficial da União a Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, definindo tabela de caráter vinculante, com os preços mínimos a serem observados na contratação de transportadores rodoviários remunerados de cargas.

Em 9 de agosto de 2018, após finalização do processo legislativo referente ao Projeto de Conversão da Medida Provisória nº 832, de 2018, foi publicado no Diário Oficial da União a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em seu art. 5º estabelece que para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º dessa Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

Adicionalmente, o §1º do mesmo artigo traz que a publicação dos pisos e da planilha ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

Tendo em vista o ingresso da norma no ordenamento jurídico vigente, cumpre à ANTT dar fiel cumprimento aos termos da legislação, incorporando ao arcabouço regulatório as diretrizes definidas pelo legislador.

ESTUDOS

Diversos estudos já foram disponibilizados no primeiro ciclo de aprimoramento da PNPM. Adicionalmente, para embasar a construção da nova minuta de resolução de revisão da PNPM-TRC, foram conduzidas reuniões com setores que demandaram tabelas específicas, levantamento de dados e informações, realização de pesquisa com os transportadores por meio da aplicação de questionários, entrevistas com agentes do setor, além de revisão bibliográfica. O detalhamento dos estudos conduzidos pela FEALQ/USP, que embasam a minuta de Resolução, estão presentes nos produtos elaborados no âmbito do projeto.

No presente Ciclo Regulatório, dado o tempo decorrido desde a edição da Medida Provisória 832/2018 (posteriormente, da Lei nº 13.703/2018), foi possível identificar mais alguns impactos da Política Nacional de Pisos Mínimos do TRC no mercado de transporte de cargas. Dessa maneira, neste item serão feitas análises do impacto com relação à frota de veículos de carga e o mercado de trabalho do TRC. Outras análises realizadas pela FEALQ/ESALQ podem ser encontradas nos Relatórios disponibilizados na página da ANTT que trata do assunto na internet^[2].

a. Impactos na frota de veículos de transporte de cargas

O gráfico abaixo apresenta a evolução histórica da quantidade de veículos de carga no país, categorizados como “caminhão”, “caminhão trator”, “reboque” e “semi-reboque”, a partir de dados do DENATRAN (barras azuis). A linha cinza mostra a variação do total da frota de todos os veículos do Brasil, com relação ao mês anterior, enquanto a linha vermelha apresenta a mesma variação mensal, apenas para os veículos de carga nominados anteriormente. A barra vertical verde delimita o período posterior à greve dos caminhoneiros, em maio de 2018.

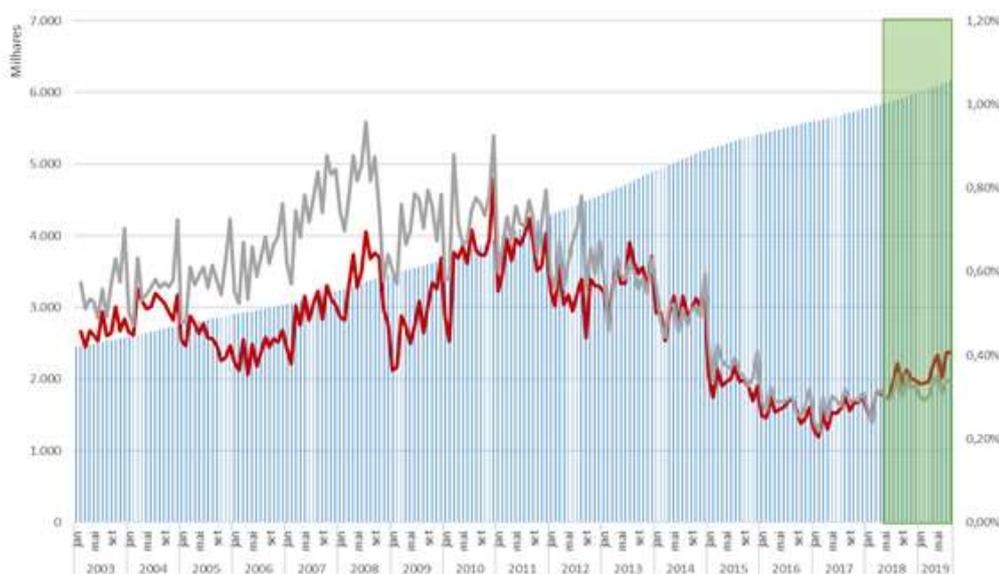


Gráfico 1: Quantidade de veículos de carga e variação mensal

Fonte: DENATRAN

Observada a série histórica, desde 2003, verifica-se que em quase 83% dos meses a variação da frota de todos os veículos do país foi maior que a variação apenas dos veículos de carga. Quando comparados os 15 meses entre maio de 2018 e março de 2017, verifica-se que a variação mensal da frota total foi maior em 80% dos casos, quando comparado com a variação dos veículos de carga. Por outro lado, quando comparados os 15 meses a partir de junho de 2018, verifica-se a situação inversa: a frota de veículos de cargas do país cresceu mais que a frota total, em todos os 15 meses até agosto de 2019.

No gráfico seguinte é possível ver claramente uma reversão na proporção de veículos de carga comparada com a frota total (linha laranja), particularmente a partir de maio de 2018. Essa constatação reforça a percepção que a frota de caminhões vem aumentando em ritmo mais acelerado, desde a greve de 2018.

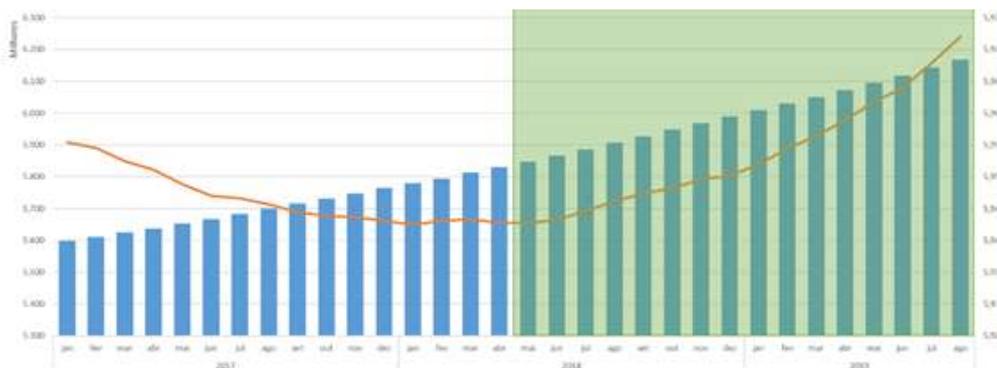
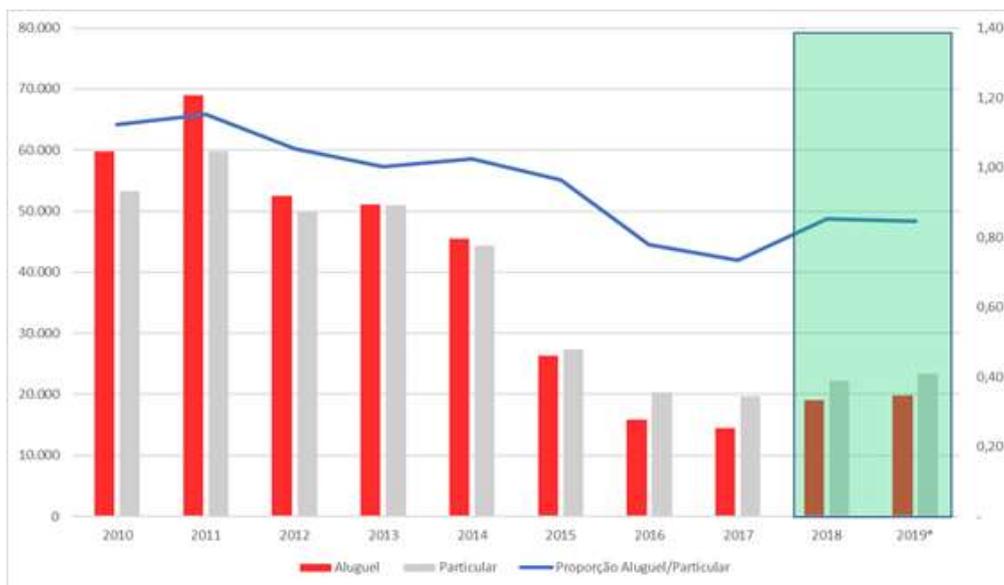


Gráfico 2: Proporção entre veículos de carga e frota total

Fonte: DENATRAN

O gráfico a seguir permite analisar, a partir de dados do DENATRAN, a quantidade de emplacamentos dos veículos do tipo “caminhão”, considerando o tipo de operação em que estão autorizados a atuar: particular/placa cinza – transporte de cargas próprias; aluguel/vermelha – transporte remunerado de cargas. A linha do gráfico mostra a proporção entre veículos de aluguel e particular.



* Os valores de 2019 foram extrapolados considerando um crescimento proporcional nos meses de outubro a dezembro.

Gráfico 3: Emplacamentos anuais por tipo: particular e aluguel (veículo: caminhão)

Fonte: DENATRAN

No gráfico acima é possível verificar que boa parte dos veículos de carga estão sendo emplacados na categoria particular. Apesar das informações mostrarem que a maior proporção de emplacamentos na categoria de veículos particulares ter se iniciado em 2015, os anos de 2018 e 2019 consolidaram esse movimento, indicando uma possível verticalização nas operações de transporte de cargas por contratantes e embarcadores.

O Gráfico abaixo mostra nas barras verticais a evolução na frota de veículos de aluguel registrados no RNTRC, das Empresas de Transporte de Cargas – ETC e dos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, entre setembro de 2017 e setembro de 2019. A linha vermelha mostra a relação proporcional da frota de ETC comparada com a frota de TAC.

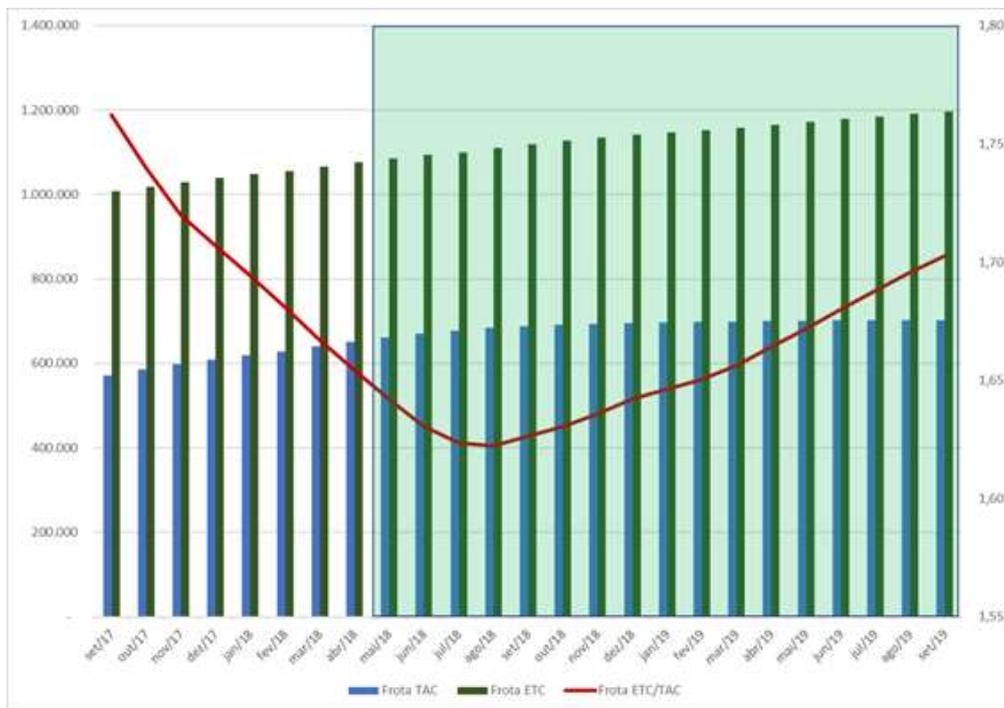


Gráfico 4: Emplacamentos anuais por tipo: particular e aluguel (veículo: caminhão)
Fonte: DENATRAN

Analisando esse gráfico verifica-se que a partir de agosto de 2018 a proporção de veículos de ETC, comparativamente à frota de TAC, vem aumentando, o que poderia indicar uma perda de espaço no mercado de transporte remunerado de cargas pelos transportadores autônomos.

b. Impactos na força de trabalho: motoristas

Em estudo realizado no corrente ano, com base nos dados do CAGED e da RAIS, Arakawa (2019)^[3] analisou a evolução do mercado de trabalho para motoristas de caminhão entre janeiro de 2007 e abril de 2019, considerando a taxa de rotatividade, a diferença salarial entre admitidos e desligados e o crescimento econômico no período.

O Gráfico abaixo, extraído do citado artigo, mostra os resultados obtidos ao longo do período. A linha tracejada superior mostra a taxa de rotatividade, com a linha mais escura sendo a média móvel de 12 meses. A linha inferior apresenta a diferença percentual entre o salário de admitidos e desligados, com a linha escura se referindo à média móvel de 12 meses. O gráfico mostra nas áreas sombreadas os períodos contração do PIB e a indicação de períodos de manifestação de caminhoneiros.

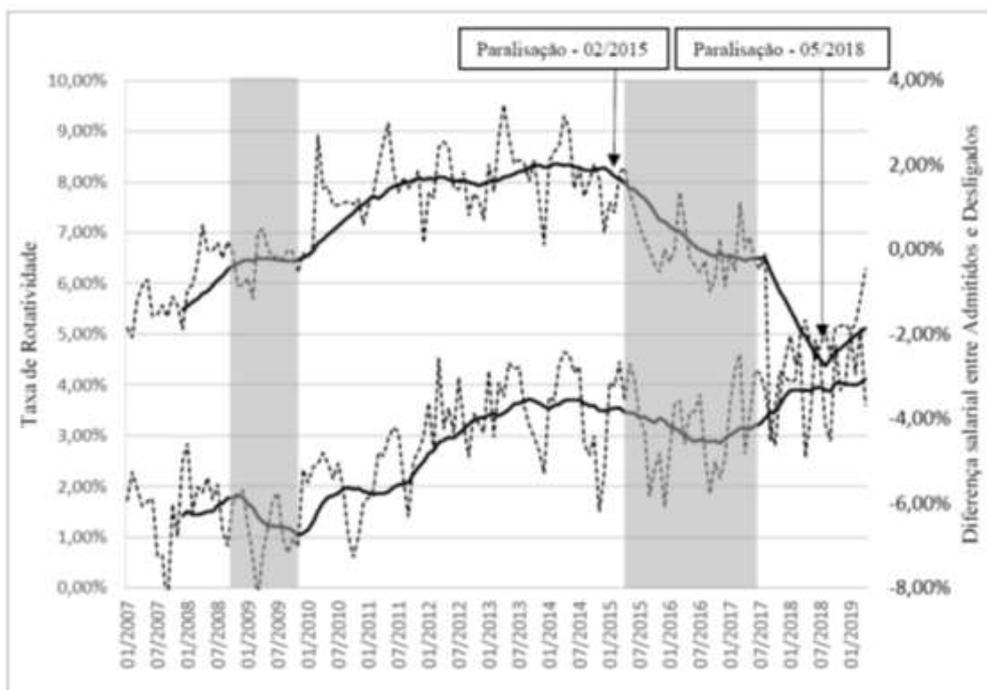


Gráfico 5: Evolução da taxa de rotatividade e diferença salarial entre admitidos e desligados de motoristas de caminhão entre janeiro/2007 e abril/2019[4].

A partir das análises realizadas o autor conclui que: “O mês de maio de 2018 pode ser visto como um ponto de inflexão da tendência da taxa de rotatividade, que apresentou queda monotônica desde 2015.

...

... o impacto negativo sobre o rendimento dos transportadores autônomos e positivo sobre o rendimento das empresas de transporte, pode ser explicado pela busca pela aquisição de frota própria e contratação de motoristas de caminhão, tornando-se menos expostos ao risco da subcontratação.

Os dados sugerem que as empresas de transporte de cargas que, até então, terceirizavam suas operações com transportadores autônomos de cargas, passaram a considerar a absorção dessa atividade, e os embarcadores talvez considerem não mais depender de empresas de transporte para a sua logística. Essa condição é corroborada no fluxo líquido de admissões no período. O fluxo de admissões líquidas somou 3.344 postos de motorista no período 05/2017 a 04/2018. No período 05/2018 a 04/2019, o fluxo somou 20.752 motoristas admitidos, um crescimento de 520% em um período de 12 meses”.

V. LEVANTAMENTO DAS ALTERNATIVAS REGULATÓRIAS

Antes de realizar a descrição e análise das alternativas, cabe reforçar que o estabelecimento da Lei nº 13.708/18 impõe à ANTT a obrigatoriedade de publicar Resolução com os valores dos Pisos Mínimos, não cabendo, portanto, a opção de não regular.

Assim, considerou-se as seguintes premissas para a análise de alternativas: i) o problema regulatório definido acima aponta a necessidade de encontrar uma regulação mais aderente à realidade de mercado, mas que seja passível de implantação; ii) há uma Resolução vigente (Resolução ANTT nº 5.849/19), cujo anexo apresenta tabela de valores de pisos mínimos baseadas em metodologia de cálculo e valores de parâmetros que apresentaram resistência por parte do mercado; iii) os estudos realizados pela FEALQ/USP apontam possibilidades de aprimoramento na regulação da PNPM.

Dessa maneira, nos itens seguintes serão apresentados os atributos que foram objeto de estudo e sobre os quais identificou-se possibilidades de melhoria.

Atualização dos preços dos insumos mercadológicos e operacionais

Os parâmetros do modelo de custo de transporte podem ser segmentados em dois conjuntos:

- Parâmetros mercadológicos: referem-se aos indicadores dos preços dos insumos de transporte, envolvendo: preço do caminhão-trator, preço do implemento, preço do óleo combustível, preço dos óleos lubrificantes etc.
- Parâmetros operacionais: referem-se aos indicadores operacionais e produtivos do transporte rodoviário de carga, envolvendo: rendimento do consumo de combustível, velocidade, tempos de carregamento e descarregamento, entre outros.

A Lei nº 13.703/2018 estabeleceu a competência para a ANTT regular a PNPM-TRC, criando a obrigação de se estabelecer novos pisos de frete semestralmente. Desta forma, a atualização dos preços dos insumos mercadológicos, que fazem parte dos parâmetros de entrada no cálculo dos pisos, torna-se compulsória.

Os parâmetros mercadológicos foram estruturados a partir da coleta de dados a nível nacional, de forma a considerar as particularidades de cada uma das Unidades Federativas brasileiras. Tal premissa se mostra alinhada ao fato de a Lei 13.703/2018 ser de caráter nacional para promoção de condições mínimas para realização de fretes no território nacional.

A atualização dos insumos operacionais segue a mesma lógica apresentada, sendo, portanto, necessário que a ANTT mantenha-os sempre aderentes à realidade operacional do mercado. Assim, os parâmetros operacionais do transporte

de cargas foram obtidos via pesquisa realizada com agentes do setor, particularmente envolvendo aplicação de questionário eletronicamente.

Os valores considerados para cômputo dos parâmetros do piso mínimo neste ciclo regulatório constam do Anexo B desta Nota Técnica.

Utilização dos valores da mediana

O ciclo anterior considerou, normalmente, os valores do primeiro/terceiro quartil para obtenção dos valores de referência no cálculo dos pisos mínimos, de forma a tentar refletir o quartil de maior eficiência. Entretanto, durante a AP nº 002/2019, muitas contribuições questionaram este critério.

Conforme apontado nos estudos complementares apresentados pela FEALQ/USP, a adoção de indicadores mínimos observados em cada um dos parâmetros pode implicar dois tipos de incoerências: (i) o parâmetro tido como mínimo na amostra obtida ser um *outlier*; ou (ii) o parâmetro é representativo para um número muito restrito de agentes do mercado, não refletindo a realidade operacional do transporte de cargas no Brasil.

Dessa forma, após análise das contribuições recebidas no primeiro ciclo de atividades e da dispersão dos valores coletados, considerou-se tal referência mais representativa para a obtenção de um piso mínimo de referência em nível nacional. Assim, a mediana apresentou uma robustez estatística maior para a representação amostral em distribuições de dados desconhecidos.

Inclusão das diárias dos motoristas

A inclusão do valor das diárias no cálculo do piso mínimo foi bastante requisitado pelos transportadores autônomos no ciclo de 20/01/2019. Este dado contempla valores relativos ao almoço, jantar e pernoite com café da manhã incluso.

De acordo com o posicionamento técnico da entidade contratada, como se trata de um custo real aos caminhoneiros e que está presente nos acordos coletivos pesquisados, optou-se por adicioná-lo à metodologia desse ciclo de atividades, mais especificamente entre os custos fixos.

Assim, foi feito um levantamento em uma amostra dos acordos coletivos que regem questões sobre a remuneração dos motoristas do transporte de carga no Brasil para obtenção dos valores de referência.

Tratamento específico para operações de alta produtividade

No ciclo regulatório anterior foi demandando por diversos setores um piso mínimo que considerasse ganhos de produtividade obtidos por diversos tipos de investimento, que refletem principalmente em tempos menores de carga e descarga e na utilização mais intensiva dos recursos de produção.

Com a pertinência da demanda, apontada pela instituição contratada para apoiar a ANTT na realização dos estudos, uma tabela específica para esse tipo de operação foi construída baseada no seguinte conjunto de alterações metodológicas: (i) o tempo de carregamento e descarregamento dos veículos foi reduzido para três horas; (ii) aumentou-se o número de motoristas na operação de transporte para três; (iii) aumentou-se o número de turnos na operação de transporte para três, o que conferiu um carga horária total de 504 horas mensais; (iv) aumentou-se o valor gasto com diária para os motoristas, de forma a adequar o valor aos três motoristas utilizados na operação de transporte (foram retirados os valores relativos à pernoite). Os valores dessa tabela referencial são válidos apenas para operações de transporte com contrato firmado entre as partes e com a utilização de frota de veículos dedicadas à operação. Os valores de piso de frete para operações com tais características estão referenciados para todas as classes de cargas e para a remuneração de toda a composição veículos e apenas do veículo automotor.

Relativos à tal alteração, foram adicionadas as seguintes definições na minuta de resolução:

- a. Operação de Transporte de Alto Desempenho: operação de transporte, especificada em contrato, com utilização de veículos de frotas dedicadas ou fidelizadas, para transporte das cargas definidas nos incisos de I à XII, em 2 (dois) ou 3 (três) turnos, respeitadas as legislações trabalhista e de trânsito, com tempo total de carga e descarga de até três horas, na qual o contratante se responsabiliza tanto pelo carregamento, quanto pelo descarregamento da carga.

- b. Fica definido como obrigatório o contratante de Operação de Transporte de Alto Desempenho guardar os registros ou documentos das operações de carga e descarga para fins de fiscalização por um período de 5 anos, a contar da data de encerramento da operação; e
- c. o contratante que contratar a Operação de Transporte de Alto Desempenho e não tiver ou não apresentar registros ou documentos que comprovem que a operação é compatível com o conceito poderá ser penalizado com multa no valor de duas vezes a diferença entre o valor pago e o piso devido com base nesta Resolução, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais).

Inclusão de novos conjuntos de carga

O §5º do Artigo 5º da Lei nº 13.703/18 prevê que “a norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte”.

No ciclo regulatório anterior já foram incluídos diversos outros tipos de carga que não especificados na Lei nº 13.703/18. Porém, novas demandas ainda persistiram nas contribuições recebidas no processo de participação social do ciclo anterior.

Conforme apontado nos estudos da FEALQ/USP, ficou evidente que as cargas movimentadas em silo pressurizadas demanda valores referencias específicos em decorrência do elevado grau de especificidade da operação e do implemento de transporte. Estes itens acabam por inviabilizar o cálculo dos pisos mínimos deste setor considerando alguma categoria similar.

Dessa forma, os valores foram calculados com base na mesma proposta metodológica adotada para as outras classes de cargas, porém com dados de entrada específicos para o setor.

Foi adicionada, portanto, na minuta de resolução a seguinte definição para o transporte de carga granel em silo pressurizado.

- d. Carga granel pressurizada: a carga sólida embarcada e transportada de forma pressurizada, sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades.

Outros grupos de cargas também tiveram a criação de valores específicos cogitada e mensurados (vidro, guincho e animais vivos, por exemplo). A partir do Ciclo de Reuniões realizado, no dia 26 de setembro de 2018, no Grupo ESALQ-LOG, em Piracicaba-SP, com diversas categorias novas convidadas (vidro, guincho, animais vivos, carga aquecida e silo pressurizado), porém as análises evidenciaram que as classes já existentes são suficientes para representá-las. Destaca-se o fato de que a adição da tabela que trata das operações de transporte de alto desempenho é fundamental para a representação de parte das classes de produtos.

Inclusão da obrigatoriedade do pagamento do retorno

A discussão sobre tornar obrigatório o pagamento de um percentual do valor acordado para o transportador se deslocar de determinada origem para um destino como correspondente ao retorno do transportador (não necessariamente à mesma origem) surgiu desde a edição da Resolução ANTT nº 5.820/2018.

A Resolução ANTT nº 5.849/2019 estabelece um piso para uma viagem entre uma origem e um destino, cabendo às partes, por acordo, adicionar os valores relacionados às movimentações logísticas complementares ao transporte rodoviário de cargas com uso de contêineres e de frotas dedicadas ou fidelizadas, mencionadas no §5º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018.

Entretanto, verificou-se no estudo da FEALQ/USP que para o transporte de algumas cargas, a viagem de retorno faz parte do ciclo total do transporte, uma vez que o transportador, principalmente em razão da especificidade do seu equipamento, fica impossibilitado de ofertar seus serviços na região em que finalizou o transporte anterior.

Assim, o pagamento do retorno vazio deverá ser obrigatório para o transporte de contêineres e nos casos de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou submetidos a certificações que delimitem o tipo de produto que pode ser transportado, em 92% do valor do coeficiente de custo de deslocamento (CCD) da composição veicular utilizada multiplicado pela distância de retorno.

Por fim, considerando todas as modificações propostas, o quadro abaixo traz possíveis impactos a diferentes agentes do setor:

Item específico da Alternativa	Empresas e Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC e CTC)	Transportadores Autônomos de Cargas (TACs)	Embarcadores/Contratantes	Sociedade	ANTT
Novo levantamento de preços dos insumos mercadológicos	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado Aumento do valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado Aumento do valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado
Novo levantamento dos insumos operacionais	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado
Utilização dos valores mediana	Aumento do valor do piso mínimo Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes	Aumento do valor do piso mínimo Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes Redução da subcontratação pelas ETCs	Aumento do valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes	Aumento do valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos	Possíveis contestações sobre a modificação da metodologia de cálculo
Inclusão das	Aumento do	Aumento do	Aumento do valor do	Aumento do	Possíveis

diárias dos motoristas	valor do piso mínimo Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes	valor do piso mínimo Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes Redução da subcontratação pelas ETCs	piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos Aumento da probabilidade de verticalização das operações dos contratantes	valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos Menor custo/tempo do poder judiciário para julgar questionamentos de não pagamento de diárias e alimentação aos TACs	contestações sobre a inclusão deste item na metodologia de cálculo Menor custo/tempo do de respostas de Ouvidoria referente ao não pagamento de diárias e alimentação aos TACs
Tratamento específico para operações de alto desempenho	Maior aderência à realidade de setores específicos do TRC Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Redução do valor de frete nos casos específicos, devido pela adaptação de cálculos Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Maior carga de trabalho e necessidade de recursos de TI para comprovar a operação de transporte de alto desempenho Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado, reduzindo questionamentos sobre casos específicos relacionados Maior complexidade na fiscalização de cumprimento do piso mínimo
Inclusão de Carga Granel Pessurizada	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado específico Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado específico Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado específico Maior complexidade na aplicação da regulação do piso mínimo	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado específico	Pisos mínimos mais aderentes a realidade de mercado, reduzindo questionamentos sobre casos específicos relacionados Maior complexidade na atualização dos pisos mínimos Maior complexidade na fiscalização de cumprimento do piso mínimo
Obrigatoriedade do pagamento do retorno	Melhor interpretação do regulamento, já que deixa explícito os casos de pagamento	Melhor interpretação do regulamento, já que deixa explícito os casos de pagamento	Melhor interpretação do regulamento, já que deixa explícito os casos de frete de retorno Consolidação do dever de pagamento de frete	Aumento do valor do piso mínimo, pode ensejar aumento no preço dos produtos	Melhor interpretação do regulamento, já que deixa explícito os casos de pagamento devido do frete de retorno

devido do frete de retorno	devido do frete de retorno	de retorno aos casos específicos	Possíveis contestações sobre a inclusão deste item na metodologia de cálculo
Consolidação de práticas consolidadas no mercado de pagamento de frete de retorno aos casos específicos	Consolidação de práticas consolidadas no mercado de pagamento de frete de retorno aos casos específicos		Maior complexidade na fiscalização de cumprimento do piso mínimo

DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

Em que pese a obrigação legal de regulação do assunto pela ANTT, conforme previsto na Lei nº 13.703/2018, em conformidade com o artigo 68 da Lei nº 10.233/2001, a ANTT deve submeter as iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte à audiência pública.

O referido processo, regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.624/2017, permite uma ampla participação da sociedade e análise de impactos regulatórios para a elaboração de seus regulamentos, visando sempre a eficiência regulatória. Dessa forma, a regulamentação do tema em questão, deve passar pelo devido trâmite regulatório.

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

Segundo a Resolução ANTT nº 5.624/2017, o prazo para a audiência pública deve ser de 45 dias, porém, com a devida justificativa, tal prazo pode ser reduzido a 20 dias. Assim, de forma razoável, considerando a já mencionada complexidade do tema e, por outro lado, o impacto acarretado no transporte rodoviário de cargas que tal medida proporciona, recomenda-se que o prazo não seja reduzido.

Vale destacar que nos termos do artigo 6º da Lei nº 13.703/2018, o processo de participação teve início antes da elaboração da proposta de resolução, com a realização de reuniões técnicas (com setores específicos) no dia 26/09/2019 na sede do Grupo Esalq-LOG em Piracicaba – SP, bem como foram coletadas informações de todo o setor por meio de questionários encaminhados àqueles registrados no RNTRC.

Neste ciclo regulatório, considerando que as modificações propostas afetam setores específicos (que já foram ouvidos nas reuniões técnicas citadas acima), o custo orçamentário necessário à realização de sessões presenciais (aluguel do espaço, diária de servidores, passagem aérea e etc) e o tempo entre os ciclos regulatórios, optou-se por realizar somente uma sessão presencial, em Brasília – DF. Destaca-se que a ampla participação ainda assim vai ser garantida pela participação via site da ANTT.

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

Diante do exposto, encaminha-se esta Nota Técnica, compreendendo os estudos desenvolvidos pela FEALQ/USP para desenvolvimento da proposta, a Análise de Impacto Regulatório, juntamente com a proposta de Minuta de Resolução para encaminhamento –ao Diretor supervisor da SUROC, o Diretor Marcelo Vinaud.

À superior consideração.

[1]
http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Tabelas_de_Precos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html

[2]
http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Tabelas_de_Precos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html

[3] 2019. Arakawa, V.H. Rotatividade e salários no mercado de trabalho para motoristas de caminhão no Brasil: uma análise com dados do CAGED e RAIS de 2007 a 2019.

[4] 2019. Arakawa, V.H. Rotatividade e salários no mercado de trabalho para motoristas de caminhão no Brasil: uma análise com dados do CAGED e RAIS de 2007 a 2019.

Brasília, 14 de outubro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO LUCIUS DE AMORIM, Coordenador(a)**, em 14/10/2019, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ SOUSA RAMOS, Coordenador(a)**, em 14/10/2019, às 18:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 14/10/2019, às 18:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **TITO LIVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA, Gerente**, em 14/10/2019, às 19:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS, Superintendente**, em 15/10/2019, às 10:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1637330** e o código CRC **E80B51F1**.