



## RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

SEI Nº 50500.025441/2020-11

**Interessado:** Suroc

**Referência:** Processo nº 50500.025441/2020-11

**Processos Relacionados:** 50500.120457/2022-91

**Assunto:** Relatório de AIR

**Ementa:** Análise de Impacto Regulatório – AIR. Revisão da Resolução ANTT no 2.885/2008

**Palavras-chaves:** Vale-Pedágio obrigatório. Resolução ANTT 2.885/2008. Agenda Regulatório 2021/2022

**Versão:** 1.0

### 1. INTRODUÇÃO

Este documento apresenta a Análise de Impacto Regulatório – AIR realizada pela equipe técnica da Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas- Geret da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - Suroc sobre a revisão da Resolução no 2.885/2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório (VPO) e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades, e buscou seguir instruções do Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O tema integra a Agenda Regulatória para o biênio 2021-2022, no Eixo Temático 5: Transporte Rodoviário de Cargas, instituída por meio da Deliberação ANTT nº 529, de 18 de dezembro de 2020.

O processo de AIR é a etapa inicial do ciclo regulatório. Tudo começa com a identificação do problema regulatório e dos agentes que são afetados por ele, seguido do levantamento das alternativas de solução, com seus impactos positivos e negativos, concluindo com a escolha da melhor estratégia a ser sugerida ao tomador de decisão.

A Figura 1 abaixo apresenta as etapas da confecção de um relatório de AIR.

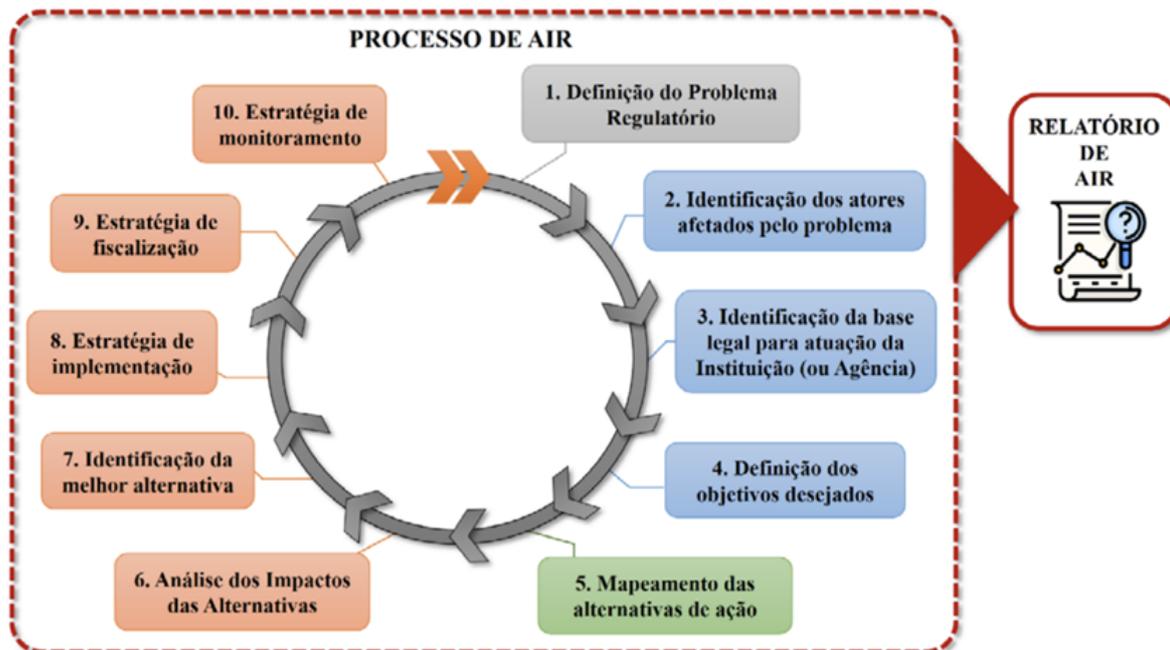


Figura 1: Etapas de confecção do Relatório de AIR

Assim, o trabalho encontra-se dividido nas seguintes sessões:

2. Sumário Executivo;
3. Identificação do Problema Regulatório;
4. Identificação dos agentes econômicos, dos usuários dos serviços prestados e dos demais afetados pelo problema regulatório identificado;

5. Fundamentação Legal;
6. Definição dos Objetivos a serem alcançados;
7. Alternativas de Regulamentação e seus impactos;
8. Mapeamento da Experiência Internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado
9. Estratégia de implementação, monitoramento e fiscalização; e
10. Considerações sobre manifestações recebidas em Processos de Participação e Controle Social (PPCS).

## 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

Após mobilização dos transportadores rodoviários de cargas em janeiro de 2001, foi editada a Medida Provisória nº 2.107-12, de 23 de fevereiro de 2001, que criou o vale pedágio obrigatório. O valor gasto com pedágio pode ser um valor considerável, a depender do tipo do veículo e rota utilizada. Desta forma, o Vale-Pedágio obrigatório foi criado para garantir ao transportador, principalmente ao transportador autônomo de cargas (TAC) – parte hipossuficiente, o direito de receber o valor de pedágio anteriormente à prestação do serviço.

Em 23 de março de 2001 a medida provisória foi convertida em lei - Lei nº 10.209, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Inicialmente, a competência para a regulamentação do disposto na Lei nº 10.209/ 2001 ficou a cargo do então Ministério dos Transportes. Entretanto, a Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002 alterou a competência para a ANTT, conforme artigo abaixo:

“Art. 6º Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei.”

Tendo em vista as competências legais mencionadas, o tema foi regulado pela ANTT por meio da Resolução nº 2.885, de 09 de setembro de 2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Além de dispositivos ultrapassados, resultantes da evolução da realidade do transporte rodoviário de cargas, bem como publicação de outros normativos que interferem diretamente no assunto, ainda existem dúvidas de interpretação da norma e dificuldade de fiscalização, como a aplicação e dosimetria das penalidades, que precisam ser ajustadas. Desta forma, faz-se necessário atualizar o regulamento para alterar e/ou incluir dispositivos afim de adequá-lo à evolução do mercado do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Cumpra salientar, ainda, que a Resolução ANTT nº 2885/2008 já tem mais de 10 anos de vigência e é natural que, cumprido seu “ciclo regulatório” (vide Figura 02), passe por revisões.

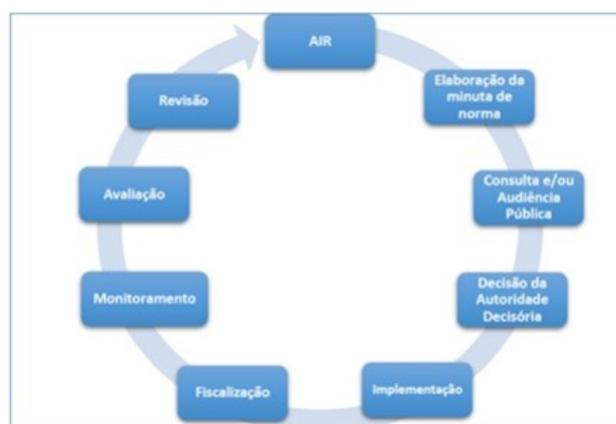


Figura 02: Ciclo Regulatório  
Fonte: Casa Civil, 2018.

A revisão do regulamento será realizada levando em consideração as contribuições advindas de Processos de Participação e Controle Social (PPCS), que são de extrema importância na coleta dos diferentes pontos de vista dos atores envolvidos no processo de emissão do vale pedágio obrigatório.

Espera-se que a revisão do regulamento traga aprimoramento do processo de habilitação das empresas de fornecimento de Vale Pedágio Obrigatório; eliminação de problemas de interpretação da norma; redução de questionamentos via Ouvidoria, compatibilização da norma com a evolução do mercado de transporte rodoviário de cargas com novas tecnologias de meios de pagamento e novos normativos, além do redimensionamento (novas penalidades e/ou dosimetria) das infrações.

## 3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

### 3.1 Análise da situação atual do mercado

Com o crescimento da malha rodoviária concedida em âmbito nacional, o volume de transações de Vale-Pedágio obrigatório é bastante expressivo, alargando o interesse de empresas em atuar no mercado de fornecimento. Atualmente existem 22 empresas fornecedoras de VPO habilitadas na ANTT, entretanto existe uma forte concentração de mercado: dos VPOs emitidos no período de análise, 71,58% foram emitidos por uma única fornecedora de Vale-Pedágio obrigatório. Segundo levantamento feito pela Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - Gerar/Suroc (SEI 12946803), entre agosto de 2021 e agosto de 2022 foram registrados 26.189.325 vale-pedágios, emitidos por 69.018 embarcadores/contratantes.

Ano	Mês	Quantidade
2021	08	2.155.622
2021	09	2.149.469
2021	10	2.222.154
2021	11	2.142.752
2021	12	2.010.778
2022	01	1.927.068
2022	02	1.914.772
2022	03	2.090.752
2022	04	1.943.586
2022	05	2.098.163
2022	06	1.997.929
2022	07	2.029.992
2022	08	1.509.218
<b>Total</b>		<b>26.189.325</b>

Tabela 1 - Emissão mensal de VPO em 2021-2022

Ao todo, no período do estudo, 202.534 transportadores inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) tiveram o valor do pedágio antecipado por VPO, sendo que 62,59% eram transportadores autônomos de cargas (TAC). No que diz respeito aos veículos indicados na emissão do VPO, a maioria (57,03%) pertence a empresas de transporte de cargas (ETC), o que é esperado, visto que a frota dessa categoria é maior que a de autônomos e cooperativas.

No período analisado, o meio de pagamento utilizado foi bem dividido, sendo que 41,12% foi emitido por meio de dispositivo de identificação eletrônica - Tag eletrônica, 41,12% em cupom e 17,77% em cartão.

Outra informação relevante trazida pela Gerar é que 58,74% dos VPOs emitidos foram usados em rodovias estaduais e 0,22% em rodovias municipais, o que denota a necessidade de reforço do normativo no que tange a essas jurisdições e, posteriormente, na comunicação com os órgãos reguladores e fiscalizadores dessas instâncias. Isto também poder estar relacionado ao fato das cargas brasileiras transportadas por modal rodoviário estar concentrada nas rodovias federais. Portanto, é importante entender melhor as razões desta divergência.

### 3.2. Problemas identificados

Ao longo dos 14 anos de vigência da Resolução alguns problemas foram identificados. Para ajudar no processo de identificação do problema regulatório foram feitas consultas internas às áreas afetadas: Sufis, Surod, Gerar e Ouvidoria. As principais sugestões foram:

#### a) Sufis

A Sufis informou por meio do Despacho SEI 11927576 que “durante a execução das atividades inerentes às atribuições desta Gerência e Coordenação não foram recebidas exigências recorrentes do setor regulado, até a presente data”.

Acrescente-se a isso a informação que entre janeiro e novembro de 2022 foram realizadas 12.763 fiscalizações de Vale-Pedágio obrigatório das quais 1.942 autos de infração, ou seja, 15,2% das fiscalizações geraram um auto de infração.

Sendo a principal causa de autuação referente ao não cumprimento do inciso II, art. 7, a saber:

“II - registrar, no documento comprobatório de embarque, o valor do Vale-Pedágio obrigatório e o número de ordem do seu comprovante de compra ou anexo a comprovante da compra disponibilizado pela operadora de rodovia sob pedágio ou pela empresa fornecedora do Vale-Pedágio.”

Essa infração corresponde a 85% dos autos emitidos, o que denota uma grande dificuldade na operacionalização desse artigo fundamental para o monitoramento do cumprimento da Lei, e também na garantia do direito do transportador de receber antecipadamente o valor correspondente ao pedágio do trecho a ser percorrido.

A segunda infração mais recorrente observada refere-se ao não cumprimento do inciso I, art. 7, que é fortemente relacionado à infração anterior:

“I - adquirir e repassar ao transportador rodoviário de carga, no ato do embarque, o Vale-Pedágio obrigatório, independentemente do frete, correspondente ao tipo de veículo, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, observando o disposto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução.”

#### b) Surod

A Surod informou por meio do Despacho SEI 11923619, o seguinte:

"[...]

2. Com efeito, no âmbito dos debates para a elaboração da terceira norma no Regulamento de Concessões Rodoviárias, que disciplinará a gestão econômico-financeira dos contratos de concessão rodoviária, alguns dispositivos foram previstos na Minuta de Resolução 8823193, que consta dos autos no Processo SEI/ANTT nº 50500.030241/2021-53 (vide artigos 97 a 99). Não obstante, considerando o movimento para revisão da Resolução 2.885/2008, a proposta foi descartada momentaneamente (vide Minuta de Resolução 11713084), considerando ser mais produtivo referenciarmos a nova norma da SUROC na nossa proposta de regulamento, que deverá ser posteriormente aprovado pela Diretoria. Neste sentido, solicita-se que na revisão do referido normativo, seja considerada a manutenção da obrigação de aceitação do vale pedágio pelas operadoras de rodovias concedidas (conforme atuais artigos 8º e 9º da Resolução 2.885/2008).

3. Ademais, aproveitando o ensejo, ainda sirvo do presente para comunicar que o mesmo RCR3 virá a trazer regras sobre Fluxo Livre (vide arts. 64 a 69 da Minuta de Resolução 11713084). Neste sentido, seria importante que a SUROC considerasse eventual impacto desta matéria para a sua regulamentação do Vale-Pedágio.

"[...]."

#### c) Ouvidoria (reclamação mais frequente)

Com o objetivo de identificar as principais ocorrências recebidas pela Ouvidoria da ANTT em relação ao VPO, foi realizada consulta via e-mail (SEI 14421675), que encaminhou em anexo as demandas recebidas pela Central de Atendimento (SEI 14423307) e no Grupo de Tratamento (SEI 14423268) da área.

Observou-se que as principais demandas estão relacionadas a pedidos de informação. Nesse sentido, é importante que no processo de revisão do normativo seja dada devida atenção a clareza do texto normativo quanto às obrigações e direitos dos agentes envolvidos. Subsequente deve ser realizada uma ação administrativa para melhor divulgação desses direitos e obrigações, tanto no site da ANTT como nas demais mídias e meios de comunicação com o setor.

No que tange às Reclamações recebidas pelos canais da Ouvidoria, a mais frequente refere-se à não conformidade ou problemas nos sistema de emissão das fornecedoras de VPO. Independente da razão das reclamações, o fato reforça nossa preocupação com a certificação dos sistemas informatizados, além da segurança de informação dos dados dos usuários desses sistemas.

#### d) Gerar

A Gerar se manifestou por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5387/2022/COACO/GERAR/SUROC/DIR (SEI 12946803), a maioria dos dados apresentados já foram colocados da descrição do cenário atual.

Também houve a seguinte sugestão da área (SEI 11920426): a criação de um sistema de troca de informações entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as Administradoras de Rodovias através de um serviço de mensagens ("messengeria"), devendo a ANTT receber essas mensagens. O principal objetivo do sistema de messengeria será que a ANTT tome conhecimento de todos os registros de passagens, bem como da utilização do Vale-Pedágio obrigatório e aumentar a capilaridade fiscalização de forma eletrônica.

Além disso foram realizadas as Tomada de Subsídio nº 004/2022 e Reunião Participativa nº 004/2022, cujo resumo das contribuições serão apresentados a seguir.

#### e) Tomada de Subsídio nº 004/2022

As contribuições recebidas foram enviadas diretamente pelo site e por e-mail. Pelo site, foram protocoladas 43 contribuições e, por email, apenas 4. Assim, temos 47 protocolos, dos quais totalizam 126 manifestações, excluindo os anexos recebidos que, geralmente, contém muitas contribuições ao mesmo tempo.

Das manifestações recebidas pelo site, o assunto "Competências do Embarcador", atualmente descritas no artigo 7 da resolução em questão, foi o assunto que mais recebeu contribuições (21 contribuições). Posteriormente com 14 contribuições, aparece o artigo 4, que trata sobre a antecipação de vale pedágio quando se tem mais de um embarcador.

Das contribuições recebidas pelo site, 72 foram enviadas por Pessoas Físicas e 50 por Pessoas Jurídicas. Das Pessoas Físicas, 25 delas foram cadastradas como trabalhadores do setor e 11 como usuários/cidadão, sendo os demais representantes de empresas/ entidades. Das Pessoas Jurídicas, Entidades Representativas dos Usuários representaram metade delas, vindo posteriormente, com 10 contribuições, as Entidades Representativas dos Prestadores de Serviço.

#### f) Reunião Participativa nº 004/2022

A Reunião Participativa nº 004/2022 foi restrita a convidados, realizada no dia 02 de agosto de 2022. Ela foi dividida em três diferentes grupos de atores do mercado: Embarcadores, Fornecedoras de Vale Pedágio Obrigatório/ Concessionárias e Transportadores.

Dentre as principais assuntos discutidos estão a responsabilidades pela antecipação do vale pedágio obrigatório, necessidade de flexibilização/modernização dos meios de pagamento, necessidade de incorporação da nova legislação afeta ao tema(DT-e e Free Flow) e dificuldades operacionais na emissão do VPO.

Dessa forma, nos subitens a seguir destacamos os principais problemas identificados.

### **3.2.1. Avanço tecnológico**

É possível ver o avanço tecnológico dos meios de pagamentos utilizados pelo sistema, vide, a título de exemplo, o uso de dispositivos de identificação eletrônica para automatizar o recebimento do valor do pedágio (conhecido como pedágio eletrônico), normatizado no âmbito da ANTT pela Resolução 4.281/2014. Entretanto, o uso de meios de pagamento obsoletos ainda é bastante expressivo, sendo os cupons ainda representando 41,12% dos VPOs pagos.

Com a publicação de outros normativos relacionados, a citar as leis que instituíram o Documento Eletrônico de Transporte – DT-e e o Free Flow, é imperativo o aprimoramento tecnológico dos meios de pagamento do VPO. Assim, é preciso avançar para permitir o melhor monitoramento do mercado, atendimento à norma, agilidade nos processos, redução de custo regulatório e custos de tempo e transação para o setor.

### **3.2.2. Clareza e interpretação da norma**

Além dos dados mostrados acima, ainda existem dúvidas de interpretação da norma e dificuldade de fiscalização (aplicação e dosimetria das penalidades), o que ficou evidenciado principalmente através da enorme quantidade de demandas por informações recebidas nos canais da Ouvidoria da ANTT.

### **3.2.3. Concentração de mercado e informação assimétrica**

Conforme observado no item 3.1 existe uma enorme concentração do mercado, o que prejudica o transportador e principalmente o usuário final dos produtos transportados (custo Brasil). Isso pode ser em parte devido à informação assimétrica e atraso tecnológico, como pode ser observado nos dados apresentados anteriormente.

Portanto, pode-se considerar como problema regulatório a desatualização do regulamento advindo da evolução do mercado de transporte rodoviário de cargas e da publicação de normativos afetos ao assunto, além da sua ineficiência regulatória causada pela má interpretação da norma e dificuldade de fiscalização (aplicação restrita e dosimetria das penalidades), gerando problemas ao setor regulado e órgão regulador.

## **4. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO**

Diversos são os atores afetados pela desatualização da Resolução atualmente:

- Contratantes/Subcontratantes do serviço de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas;
- Transportadores Autônomos de Cargas – TAC;
- Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC;
- Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC;
- Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT;
- Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO;
- Concessionárias de rodovia; e
- Adquirentes/Credenciadores.

E são inúmeros os efeitos do problema regulatório citado. Abaixo, trazemos um pouco destes:

- I - Os contratantes são afetados com dúvidas a quem de fato se deve a obrigação pela antecipação do VPO, além da dificuldade operacional com modelos de pagamento obsoletos, que impede a antecipação ao transportador quando em local distante de pontos de carregamento, por exemplo. Isto pode levar a infrações, que geram custos e problemas jurídicos;
- II - Os transportadores (incluindo TAC, ETC e CTC) também podem ser afetados, por exemplo, pela ineficiência de meios de pagamento obsoletos, ou quando são pagos em espécie ou são desconsiderados para algum serviço de transporte por possuírem algum problema de crédito, casos estes que são vedados por lei, mas não sendo explícitos no regulamento próprio, acontecem;
- III - A ANTT é afetada por meio de ouvidorias que chegam pedindo esclarecimentos de interpretação da norma, gerando custos e tempo dos servidores para tal. Além disso, o uso de meios de pagamento obsoletos dificulta a fiscalização e gera uma concorrência desleal do mercado;
- IV - As FVPO, que porventura queiram investir em meios de pagamentos mais modernos, mas sofrem com a falta de agilidade das concessionárias de rodovias na atualização dos dados, para liberação da passagem dos caminhões;
- V - As concessionárias de rodovia podem sofrer com os efeitos de evasão de pedágio causados por transportadores que visam salvar crédito em meios de pagamento de difícil controle de pagamento, para uso indevido.

As alterações a serem promovidas por ocasião da revisão do regulamento poderão afetar os atores acima citados em alguma medida. Esses possíveis impactos serão descritos adiante.

## 5. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

Após manifestações dos transportadores, foi editada a Medida Provisória nº 2.107-12, de 23 de fevereiro de 2001, que criou o vale pedágio obrigatório. O valor gasto com pedágio pode ser um valor considerável, a depender do tipo do veículo e rota utilizada. Desta forma, o vale pedágio obrigatório foi criado para garantir ao transportador, principalmente ao TAC – parte hipossuficiente, o direito de receber o valor de pedágio anteriormente à prestação do serviço.

Em 23 de março de 2001, a medida provisória foi convertida na Lei nº 10.209, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Inicialmente a competência para a regulamentação do disposto na Lei nº 10.209/ 2001 ficou a cargo do então Ministério dos Transportes. A Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002 alterou a competência para a ANTT, conforme artigo abaixo:

“Art. 6º Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei.”

Tendo em vista as competências legais mencionadas, o tema foi regulado pela ANTT por meio da Resolução ANTT nº 2.885, de 09 de setembro de 2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e instituiu os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Complementarmente, o Regimento Interno da ANTT, Resolução ANTT nº 5.976, de 07 de abril de 2022 estabelece a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC - como a responsável pela regulamentação do VPO e pela habilitação das FVPO, como se segue:

“Art. 34. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete:

...

IV - propor a habilitação e autorizar a operação das empresas fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório;

...

VII - propor regulamentação:

...

d) ao Vale-Pedágio obrigatório; e”

## 6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

O objetivo geral da revisão é adequar o regulamento à nova realidade do transporte rodoviário de cargas, ou seja, é necessário proceder com uma readequação regulatória geral da norma, de modo a incorporar potenciais aprimoramentos tecnológicos e normativos identificados durante sua vigência.

Como objetivos específicos, podem ser citados:

- aprimorar a redação do ato normativo, trazendo regras mais claras para garantia de segurança jurídica, além de reduzir questionamentos via Ouvidoria;
- estabelecer procedimentos que visem agilizar a operacionalização da emissão/utilização do vale pedágio obrigatório;
- estabelecer premissas para os modelos de meios de pagamento utilizados na emissão do vale pedágio obrigatório, incentivando a inovação tecnológica do setor de transporte;
- adequar o regulamento para incorporação de dispositivos relacionados a outros atos normativos interferentes;
- revisar infrações e penalidades, possibilitando processos de fiscalização mais ágeis e efetivos, além de coibir a concorrência desleal;
- permitir ampla participação do setor regulado por meio de Processos de Participação e Controle Social.

Os objetivos aqui listados estão em consonância com mapa estratégico e responsabilidade responsiva da ANTT.

## 7. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Assim, dentre as principais contribuições recebidas nos processos de participação e controle social temos:

1. Flexibilizar os meios de pagamentos;
2. Adequar a norma ao surgimento do DT-e e free flow;
3. Melhorar definição dos direitos e deveres dos contratantes/subcontratantes;
4. Melhorar a operacionalização do VPO (facilitar a emissão; implementar esquema de mensageria nas praças de pedágio);
5. Reduzir custos e burocracia; e
6. Otimizar a fiscalização.

As principais contribuições da sociedade, recebidas por meio da Tomada de Subsídio e Reunião Participativa, corroboram os problemas identificados por meio da Consulta Interna feita às áreas da ANTT. A partir dessas informações identificamos as possíveis soluções regulatórias:

Problemas Identificados	Contribuições PPCS	Soluções Regulatórias
1. Avanço tecnológico	Flexibilizar os meios de pagamentos	Flexibilizar os meios de pagamentos
	Adequar a norma ao surgimento do DT-e e free flow	Adequar a norma ao surgimento de novas legislações
	Melhorar a operacionalização do VPO (facilitar a emissão; implementar esquema de mensageria nas praças de pedágio	Rever procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO
2. Clareza e interpretação da norma	Melhorar definição dos direitos e deveres dos contratantes/subcontratantes	Revisar os direitos e deveres dos atores envolvidos na dinâmica de antecipação de VPO
	Otimizar a fiscalização	Rever infrações e penalidades
	Flexibilizar os meios de pagamentos	Flexibilizar os meios de pagamentos
3. Concentração de mercado e informação assimétrica	Melhorar a operacionalização do VPO (facilitar a emissão; implementar esquema de mensageria nas praças de pedágio	Rever procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO
	Reduzir custos e burocracia	Rever procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO
	Otimizar a fiscalização	Rever infrações e penalidades

Tabela 2 - Soluções regulatórias para os problemas identificados

Assim, dentre as alternativas de alteração da regulamentação do VPO, focaremos nas seguintes:

1. Não revisar
2. Flexibilizar os meios de pagamentos;
3. Adequar a norma ao surgimento de novas legislações;
4. Revisar os direitos e deveres dos atores envolvidos na dinâmica de antecipação de VPO;
5. Rever infrações e penalidades;
6. Rever procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO, e
7. Fazer a revisão por completo (contemplando os itens de 2 a 6).

#### 7.1 Alternativa 1: Não revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008 (opção “não fazer nada”)

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

Um dos principais reflexos negativos da não revisão da resolução seria a manutenção de dúvidas de interpretação, defasagem tecnológica dos meios de pagamentos, descompasso frente às alterações trazidas no âmbito do TRRC por ocasião das novas legislações que afetam a dinâmica da antecipação do vale pedágio obrigatório, como a DT-e e free- flow.

Além disso, ao continuar insistindo na sistemática atual, isto é, sem definição mais explícita das obrigações e previsão de infrações, permanecerão os mesmos entraves e dificuldades que ocorrem nos dias atuais.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	

	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	Negativo	Com a falta de clareza nas obrigações dos subcontratantes, gerando multas ao embarcador.
	Negativo	Utilização de meios de pagamentos defasados, que causam transtornos operacionalização do VPO.
	Negativo	Não é claro na resolução atual que o pagamento em espécie é proibido, podendo gerar multas.
TAC	Negativo	Utilização de meios de pagamentos defasados, que causam transtornos no carregamento de valores.
	Negativo	Infrações atuais desestimulam o cumprimento da regulamentação por parte dos embarcadores.
ETC	Negativo	Utilização de meios de pagamentos defasados, que causam transtornos no carregamento de valores.
	Negativo	Infrações atuais desestimulam o cumprimento da regulamentação por parte dos embarcadores.
CTC	Negativo	Utilização de meios de pagamentos defasados, que causam transtornos no carregamento de valores.
	Negativo	Infrações atuais desestimulam o cumprimento da regulamentação por parte dos embarcadores.
ANTT	Negativo	Manutenção de questionamentos pela má interpretação da norma
	Negativo	Dificuldade de fiscalização, pelo uso de meios de pagamento defasados
	Negativo	Incompatibilidade com novas legislações
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Positivo	Dificuldade de fiscalização, pelo uso de meios de pagamento defasados
	Negativo	A redação do normativo hoje não deixa claro as premissas para os meios de pagamento, dificultando a inovação.
	Negativo	Processo de habilitação burocrático e regras não tão claras..
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Negativo	Uso de meios de pagamento ainda obsoletos, que podem incentivar a evasão de pedágio (para utilização do crédito pelo transportador com outros afins), gerando custos.
Adquirentes/Credenciadores.	Positivo	Manutenção do status quo.

Tabela 3 - Impactos da Alternativa 1

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

## 7.2. Alternativa 2: Revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008 no que diz respeito à flexibilização dos meios de pagamento

O assunto mais abordado no PPCS foi a necessidade de flexibilizar os meios de pagamento, com definição de premissas que permitam um aprimoramento tecnológico destes, trazendo redução de custos e melhorias na operacionalização e fiscalização do VPO.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição

Contratantes/ Subcontratantes	Positivo	CTecnologias novas de meios de pagamento permitem mais facilidades no carregamento para áreas remotas
	Positivo	Maior competição vai reduzir custos
	Positivo	Uso de modelos que permitem melhor controle do pagamento dos pedágios, reduzindo possibilidade de multas
TAC	Positivo	Tecnologias novas de meios de pagamento permitem mais facilidades no carregamento para áreas remotas
	Positivo	Maior competição vai reduzir custos
ETC	Positivo	Tecnologias novas de meios de pagamento permitem mais facilidades no carregamento para áreas remotas
	Positivo	Maior competição vai reduzir custos
CTC	Positivo	ecnologias novas de meios de pagamento permitem mais facilidades no carregamento para áreas remotas
	Positivo	Maior competição vai reduzir custos
ANTT	Positivo	Uso de melhores tecnologias vai aumentar o controle e a fiscalização
	Negativo	Uso de novas tecnologias vai exigir modificação de sistemas
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Negativo	Uso de novas tecnologias vai exigir modificação de sistemas
	Positivo	Uso de melhores tecnologias vai aumentar o controle de pagamentos
	Negativo	Maior competição vai exigir melhorias estratégicas, que podem aumentar custos
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Negativo	Uso de novas tecnologias vai exigir modificação de sistemas
	Positivo	Uso de melhores tecnologias vai aumentar o controle de pagamento
Adquirentes/Credenciadores.	Negativo	Uso de tecnologias alternativas pode tirar parte de mercado de cartões, gerando redução de lucro

Tabela 4 - Impactos da Alternativa 2

### 7.3 Alternativa 3: Revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008 no que diz respeito à adequação da norma ao surgimento de novas legislações

Durante a vigência da resolução, surgiram novas legislações que afetam diretamente a dinâmica da antecipação do VPO, como a implantação do sistema livre de pedágio, sem cancelas, no qual paga-se apenas pelo trecho percorrido, o chamado “*free flow*” (Lei nº 14.147, de 01 de Junho de 2021) e a instituição do Documento Eletrônico de Transporte - DT-e (Lei nº 14.206, de 27 de Setembro de 2022). Além dessas, teve a publicação da Resolução ANTT 4.281/2014 normatizando o uso de dispositivos de identificação eletrônica para automatizar o recebimento do valor do pedágio (conhecido como pedágio eletrônico). Assim, há a necessidade de adequar o regulamento, incorporando tais mudanças legislativas.

Vale destacar que as leis que instituem o DT-e e o *Free Flow* já foram publicadas, mas ainda carecem as regulamentações específicas. Assim, a análise aqui será feita considerando as expectativas trazidas e não a realidade de fato.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	Positivo	Facilidade de comprovação da antecipação do VPO
	Positivo	Pagamento proporcional ao uso, reduzindo custos
TAC	Positivo	Maior aderência dos embarcadores à legislação, já que a fiscalização será mais efetiva
	Neutro	Free flow não vai interferir nos seus custos, já que a responsabilidade do pagamento se mantém com o contratante
ETC	Positivo	Maior aderência dos embarcadores à legislação, já que a fiscalização será mais efetiva
	Neutro	Free flow não vai interferir nos seus custos, já que a responsabilidade do pagamento se mantém com o contratante
CTC	Positivo	Maior aderência dos embarcadores à legislação, já que a fiscalização será mais efetiva
	Neutro	Free flow não vai interferir nos seus custos, já que a responsabilidade do pagamento se mantém com o contratante
ANTT	Positivo	Fiscalização mais efetiva com o DT-e e com menor custo
	Negativo	Necessidade de mudança de sistemas para adequação, acarretando aumento de custos
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Negativo	Necessidade de mudança de sistemas para adequação, acarretando aumento de custos
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Negativo	Necessidade de mudança de sistemas para adequação, acarretando aumento de custos
Adquirentes/Credenciadores.	Neutro	Manutenção do status quo

Tabela 5 - Impactos da Alternativa 3

#### 7.4 Alternativa 4: Revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008, reformulando direitos e deveres dos atores envolvidos na dinâmica de antecipação de VPO

Esta alternativa tem como objetivo reformular o texto da resolução, explicitando melhor as obrigações de cada ator envolvido, bem como seus direitos. Espera-se, então, uma melhoria de entendimento do setor, com conseqüente melhoria do cumprimento da legislação.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	Positivo	Maior cumprimento das obrigações com o melhor entendimento regras
	Positivo	Maior cumprimento das obrigações geram menor custos com infrações
TAC	Positivo	Melhor entendimentos das obrigações de cada ator envolvido

ETC	Positivo	Melhor entendimentos das obrigações de cada ator envolvido
CTC	Positivo	Melhor entendimentos das obrigações de cada ator envolvido
ANTT	Positivo	Melhoria da dinâmica do mercado com regras mais bem estabelecidas
	Positivo	Redução de questionamentos
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Positivo	Aumento do rol de obrigações
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Negativo	Ampliação de negócios pode ser vantajosa
Adquirentes/Credenciadores.	Neutro	Manutenção do status quo

Tabela 6 - Impactos da Alternativa 4

#### 7.5 Alternativa 5: Revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008 no que diz respeito ao redimensionamento das infrações e penalidades.

Atualmente, as infrações estipuladas são extremamente escassas e com valores irrisórios, frente aos valores pagos de VPO, que muitas vezes apresenta melhor custo/benefício permanecer irregular que cumprir o regulamento. Isto, porque sabe-se que a fiscalização não consegue ser efetiva com a tecnologia existente atualmente e com o quadro de pessoal disponível para todo o território brasileiro.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	Positivo	Equalizar as atuações no mercado, com a regularização dos que agiam na irregularidade
TAC	Positivo	Maior controle vai forçar os contratantes a cumprirem a regulamentação, desonerando-o.
ETC	Positivo	Maior controle vai forçar os contratantes a cumprirem a regulamentação, desonerando-o.
CTC	Positivo	Maior controle vai forçar os contratantes a cumprirem a regulamentação, desonerando-o.
ANTT	Positivo	Maior cumprimento da regulamentação trará redução de custos administrativos
	Positivo	Redução de questionamentos
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Positivo	Ampliação dos negócios, com a entrada daqueles que antes estavam irregulares
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Positivo	Maior segurança jurídica
Adquirentes/Credenciadores.	Positivo	Ampliação dos negócios, com a entrada daqueles que antes estavam irregulares

Tabela 7 - Impactos da Alternativa 5

## 7.6. Alternativa 6: Revisar a Resolução ANTT no 2.885/2008, reconsiderando os procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO

A reformulação dos procedimentos vem da necessidade de auxiliar tanto o mercado quanto os agentes públicos que analisam os processos de habilitação. Atualmente, por exemplo não é claro o que precisa ser feito num caso de cancelamento de habilitação.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/ Subcontratantes	Neutro	N/A
TAC	Neutro	N/A
ETC	Neutro	N/A
CTC	Neutro	N/A
ANTT	Positivo	Processos mais bem apresentados podem reduzir tempo de análises e custos, conseqüentemente
	Positivo	Redução de questionamentos
Fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório - FVPO	Positivo	Melhor entendimento das regras estabelecidas
Operadoras de Rodovia sob pedágio	Neutro	N/A
Adquirentes/Credenciadores.	Neutro	N/A

Tabela 8 - Impactos da Alternativa 6

## 7.7. Alternativa 7: Reformular a Resolução ANTT no 2.885/2008 por completo

Esta 7ª alternativa traz, enfim, um apanhado de tudo aquilo que está sendo pensado para a nova resolução em termos de adequação às novas tecnologias, desburocratização, redução de custos para os agentes de mercado, atualizações referentes a infrações e penalidades e, de uma maneira geral, facilitação de sua aplicação.

Certamente é um trabalho mais complexo, mas levando em consideração todo o custo envolvido num processo de revisão de ato normativo e os inúmeros benefícios apresentados nas alternativas anteriores, esta aparece como uma alternativa.

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

- Flexibilizar os meios de pagamentos;
- Adequar a norma ao surgimento de novas legislações;
- Revisar os direitos e deveres dos atores envolvidos na dinâmica de antecipação de VPO; e
- Rever os procedimentos de habilitação/alteração cadastral e cancelamento das FVPO
- Rever infrações e penalidades

Diante do exposto, as alterações propostas a partir desta alternativa regulatória impactarão os agentes de mercado conforme já demonstrado em cada alternativa separadamente.

## 7.8. Identificação da opção ou da combinação de opções regulatórias que se mostrar mais adequada para o alcance dos objetivos pretendidos

Ao se comparar as seis alternativas apresentadas na seção 7 deste documento, percebe-se que a 7ª alternativa demonstra melhores resultados em comparação às demais. Por outro lado, conforme já destacado na seção 6.1, a opção “não fazer nada” de fato não parece ter condição de resolver o problema ou trazer qualquer benefício ao TRRC. Portanto, diante da avaliação qualitativa feita para cada alternativa e dos impactos (positivos e negativos) identificados, decidiu-se pela alternativa 7: Reformular a Resolução ANTT no 2.885/2008 por completo. Esta opção, portanto, contempla todos impactos das demais alternativas, podendo perceber um predomínio dos impactos positivos aos negativos.

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

A proposta é reformular por completo a resolução, de modo a compatibilizá-la às necessidades levantadas anteriormente, por meio de contribuições do setor, além de revisar procedimentos que possam beneficiar a atuação da ANTT.

## 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Historicamente, a legislação afeta ao Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil ganha inovações ou alterações após movimentos grevistas. Duas grandes greves nacionais de motoristas resultaram em importantes modificações na forma de se realizar o pagamento do valor final ao Transportador Autônomo de Cargas: a introdução do Vale-Pedágio, através da Lei nº 10.209, de 2001, tema desta Análise de Impacto Regulatório, e a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, Lei nº 13.703, de 2018.

Movimentos grevistas de transportadores não são uma exclusividade brasileira. Podemos citar a greve americana, de 1973/1974, onde os motoristas conseguiram um acordo com a Casa Branca para adicionar uma sobretaxa temporária de combustível de 6% no valor do frete e garantiu que as paradas de caminhões recebessem adicional de combustível para atender à demanda dos caminhoneiros<sup>1</sup>. Em Portugal, uma greve em 2019 deixou 1/3 dos postos sem combustível.

Entretanto, a solução dada ao redor do mundo, apesar da participação do Estado na negociação e eventual introdução de nova legislação, não passa pela criação de novos mecanismos tecnológicos ou de pagamento para viabilizar o acordo, como é caso do Vale-Pedágio obrigatório. Uma vez acordadas as condições, contratantes e transportadores cumprem cada um o seu papel, estabelecidos no contrato entre as partes.

Dessa forma, nas pesquisas realizadas por esta unidade organizacional, não encontramos paralelo internacional que possa ser comparado com o Vale-Pedágio, sem prejuízo de que durante a realização do Processo de Participação e Controle Social a sociedade apresente algo que possa ser discutido ou melhorado com base em outras ações no exterior.

## 9. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

A estratégia para implementação da Alternativa 7: Reformular a Resolução ANTT nº 2.885/2008 por completo foi descrita na seção anterior, ou seja, será a publicação de um novo normativo que substituirá a resolução atual, após realização de PPCS, tendo em vista a necessidade de discutir com os agentes de mercado vários aspectos importantes da revisão. Obviamente, um novo PPCS é obrigatório, também, em razão da criação de novas obrigações.

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

### 9.1. Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo

Os efeitos da revogação da Resolução ANTT no 2.885/2008 serão os impactos identificados na seção 6.6 deste documento. Em termos de riscos, há que se considerar que qualquer normativo que passa por processo de revisão demanda um tempo para ser devidamente compreendido por aqueles que o consultam. Com a resolução que virá a substituir a Resolução ANTT no 2.885/2008 não deve ser diferente. Esse prazo para que as novidades que o novo normativo trará sejam absorvidas pelo público em geral talvez traga consigo riscos, como, por exemplo, interpretações equivocadas e/ou eventuais descontentamentos de agentes econômicos ou usuários da norma. Além disso, existe a expectativa da edição de novos normativos afetos ao tema, por exemplo, implementação do DT-e, que podem exigir readaptação da regulamentação.

Um resumo dos riscos identificados, impactos e probabilidade podem ser observados no quadro a seguir:

Quadro 1 - Análise de Riscos

Risco	Probabilidade*	Magnitude**
Absorção do regramento pelo mercado	2	3
Impacto de outros normativos em discussão	5	5
Aumento do número de infrações, em razão do aumento do rol de penalidades e tempo de absorção das novas regras	3	3
Concentração de mercado de emissão de VPO, advindo do fato de necessidade de investimento, que pode tirar algumas fornecedoras do mercado	3	3

\*Para auxiliar na classificação da probabilidade do risco:

PROBABILIDADE	GRADAÇÃO	DESCRIÇÃO
---------------	----------	-----------

Muito Baixa	1	Evento pode ocorrer apenas em circunstâncias excepcionais ou ainda não foi verificado na execução do processo
Baixa	2	Evento pode ocorrer em algum momento ou já ocorreu algumas poucas vezes durante a execução do processo
Moderada	3	Evento deve ocorrer em algum momento ou se verifica com certa recorrência durante a execução do processo
Alta	4	Evento provavelmente ocorra na maioria das circunstâncias ou ocorre com bastante frequência quando o processo é executado
Muito Alta	5	Evento esperado que ocorra na maioria das circunstâncias ou ocorrer quase todas as vezes em que o processo é executado

Fonte: Manual de Gestão de Riscos da ANTT, 2021.

\*\*Para auxiliar na classificação da magnitude do risco:

IMPACTO	GRADUÇÃO	DESCRIÇÃO
Muito Baixo	1	O impacto do evento sobre objetivos do processo é insignificante
Baixo	2	Evento pouco afeta o alcance dos objetivos do processo
Moderado	3	Evento dificulta o alcance de objetivos do processo e causa impacto moderado em termos de custo, prazo ou qualidade, porém recuperável
Alto	4	Evento ameaça o sucesso de objetivos do processo e causa impacto substancial em termos de custo, prazo ou qualidade, de difícil reversão
Muito Alto	5	Evento causa impactos irreversíveis em objetivos do processo

Fonte: Manual de Gestão de Riscos da ANTT, 2021.

Tais informações visam identificar, de antemão, os principais problemas que talvez precisem ser enfrentados para o sucesso da ação regulatória, dessa forma atendendo ao estabelecido no inciso X, Art. 6º do Decreto 10.411/2020.

O quadro abaixo apresenta as ações que foram tomadas para reduzir a probabilidade e o impacto do risco, assim como o controle proposto para monitoramento dos riscos identificados:

Quadro 2 - Ações mitigadoras dos riscos e controles propostos

Risco	Ações mitigadoras	Controle Proposto
Absorção do regramento pelo mercado	Realização de participação social e ampla divulgação das mudanças	Observar o número e conteúdo dos questionamentos via Ouvidoria, além das infrações geradas
Impacto de outros normativos em discussão	Realização de participação social e acompanhamento nas discussões correlatas	Observar os trâmites e teor dos normativos afetos ao tema
Aumento do número de infrações com o aumento das penalidades existentes	Revisão do normativo para dar mais clareza as obrigações e direitos dos agentes	Realizar campanhas de conscientização
Concentração de mercado de emissão de VPO	Inserir mecanismos de competição na resolução	Mapear as emissões de VPO e seus respectivos modelos

## 10. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Conforme já mencionado no processo de identificação dos problemas, até o presente momento, foram realizados dois processos de PPCS: Tomada de Subsídio 004/2002 (Processo SEI 50500.025441/2020-11) e Reunião Participativa 004/2022 (Processo SEI 50500.120457/2022-91), além de consulta interna. Estes eventos tiveram como objetivo obter contribuições e informações para a revisão da Resolução ANTT nº 2.885/2008.

A participação do setor foi bastante expressiva e contribuiu enormemente para a construção da minuta de resolução. Na Tomada de Subsídio nº 004/2022 foram recebidos 47 protocolos, dos quais totalizaram 126 manifestações escritas. Na Reunião Participativa nº 004/2022, as discussões se deram em três diferentes encontros, com os Embarcadores, FVPO/Concessionárias e Transportadores, separadamente.

Em todo caso, cumpre destacar que, em que pese a necessidade de regulamentação do assunto, conforme previsto na Lei no 10.209/2001, a ANTT deve sempre submeter à audiência pública as iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte. O referido processo, regulamentado pela Resolução ANTT no 5.624/2017, permite ampla participação da sociedade e análise de impactos regulatórios para a elaboração de seus regulamentos, visando sempre à eficiência regulatória. Dessa forma, todo o processo deve obedecer ao devido trâmite regulatório.

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

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

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

**IANA ARAÚJO RODRIGUES**

Especialista em Regulação / Coordenadora

**ANDRÉ SOUSA RAMOS**

Especialista em Regulação / Coordenador

**CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO**

Especialista em Regulação / Gerente



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 06/12/2022, às 13:37, 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, Coordenador(a)**, em 06/12/2022, às 13:48, 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 06/12/2022, às 13:49, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14559830** e o código CRC **5A659CC3**.