

Relatório Preliminar de Análise de Impacto Regulatório

Ementa: Análise de Impacto Regulatório – AIR. Revisão da Resolução ANTT nº 5.947/21

Palavras-chaves: produtos perigosos - Orange Book – ADR - harmonização

Interessado: ANTT

Referência: 50500.017488/2021-84

Processos Relacionados:

Consulta Interna SUFIS: 50500.075293/2021-59

1. RESPONSÁVEL PELA CONDUÇÃO

Superintendência de Regulação dos Serviços do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC

Cristiano Della Giustina

Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – GERET

Claude Soares Ribeiro de Araújo

2. RESPOSNÁVEIS PELA ELABORAÇÃO

Coordenação de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – CRTRC

Rodrigo Lúcius de Amorim

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

Com a publicação da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o transporte de produtos perigosos por rodovias e ferrovias passou a ser esfera de atuação da ANTT, cabendo à Agência, nos termos dos artigos 22 e 24 da citada lei, a regulamentação relativa a essas operações de transporte:

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

I (...)

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

(...)

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

I (...)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

A regulamentação complementar exigida pela lei surgiu com a publicação da Resolução ANTT nº 420/04, que aprovava as Instruções Complementares ao Regulamento Rodoviário já existente. Referida Resolução passou por alterações pontuais trazidas por diversas resoluções posteriores.

Posteriormente, em 2011, a ANTT atualizou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, aprovado pelo Decreto nº 96.044/1988, por meio da Resolução ANTT nº 3.665/2011.

Cinco anos depois, a Resolução ANTT nº 420/04, bem como as demais resoluções modificadoras, foram revogadas e substituídas pela Resolução ANTT nº 5.232/16, com nova atualização das Instruções Complementares ao Regulamento Rodoviário.

E, em 2019, foi realizada a última atualização técnica da regulamentação, com a publicação da Resolução ANTT nº 5.848/2019, que atualizou mais uma vez o Regulamento Rodoviário, até então vigente nos termos da Resolução ANTT nº 3.665/2011.

Cabe registrar que, conforme consta no Processo SEI nº 50500.016569/2021-67, e em atendimento ao Decreto nº 10.139/19, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, a regulamentação atual vige na forma da Resolução ANTT nº 5.947/2021, a qual incorporou, em uma única Resolução, o Regulamento Rodoviário (antiga Resolução ANTT nº 5.848/19) e suas Instruções Complementares (antiga Resolução ANTT nº 5.232/16), sem qualquer alteração de cunho técnico aos textos regulamentos até então vigentes.

Todo esse arcabouço normativo tem como fundamentação técnica as recomendações internacionais implementadas no âmbito do Comitê de Peritos no Transporte de Produtos Perigosos das Nações Unidas, as quais estão compiladas no Regulamento Modelo da ONU, conhecido como *Orange Book*, revisado e atualizado bianualmente, bem como, em alguns tópicos específicos, no Acordo Europeu para o

Transporte Internacional de Produtos Perigosos por Rodovias, conhecido como ADR, o qual também passa por revisões periódicas no âmbito da ONU.

As atualizações e revisões pelas quais se submetem os regulamentos internacionais visam a contemplar e incorporar os avanços tecnológicos frequentes relacionados a esse segmento de transporte. Atualmente, encontra-se em vigência a 22ª edição do *Orange Book* e edição do ADR 2021.

Por sua vez, a Resolução ANTT nº 5.947/21 está fundamentada tecnicamente na 19ª edição do *Orange Book* e no ADR 2017, verificando-se uma defasagem técnica em relação às normas internacionais vigentes. Importa frisar que essa defasagem era, até certo ponto, desejável, tendo em vista a adaptação gradativa do setor regulado nacional frente às mudanças/ inovações tecnológicas periodicamente incorporadas da regulamentação internacional e mais facilmente internalizadas nos países desenvolvidos.

Entretanto, considerando que a circulação e o transporte de produtos perigosos é atividade cada vez mais amplamente globalizada, ocorrendo fluxos simultâneos desses produtos tanto em âmbito doméstico quanto em internacional, e dada a maturidade atual do setor regulado nacional, resta incontestemente que a regulamentação aplicada ao Brasil esteja, tanto quanto possível, harmonizada e atualizada conforme normas e padrões vigentes já aplicados nos demais países, de sorte a evitar dificuldades logísticas/operacionais nessa atividade, culminado até na inviabilidade de execução por parte do setor regulado e, por conseguinte, na marginalização do país em relação às rotas internacionais de transporte de produtos perigosos, impactando onerosamente tanto a indústria quanto a cadeia de transporte nacionais.

Como exemplos concretos de tais dificuldades, citam-se a gama de novos produtos já classificada como perigosa que está sendo transportada em vários países e que ainda não foi incorporada pela regulamentação nacional, inviabilizando sua movimentação em território brasileiro, haja vista a ausência de requisitos para sua movimentação; o desenvolvimento de novas embalagens destinadas ao transporte de produtos perigosos, já permitidas em âmbito internacional, mas que ainda não foram introduzidas no regulamento nacional, gerando a impossibilidade de movimentação de alguns produtos no país; novas prescrições relativas à marcação e rotulagem de embalagens e veículos que transportam produtos perigosos, ainda não exigidas no Brasil, causando entraves nas operações de exportação e importação desse tipo de produto, afetando negativamente a indústria e o mercado brasileiros.

Paralelamente, cumpre destacar que, dado o período de vigência de 3 anos das prescrições técnicas dispostas na Resolução, as alterações já implementadas internacionalmente e as manifestações do setor regulado, pode-se considerar que a regulamentação está apta a se submeter a novo ciclo regulatório, processo no qual busca-se o aprimoramento das disposições regulamentares vigentes:



Figura 01: Ciclo Regulatório
Fonte: Casa Civil, 2018.

Durante o processo de estudos que resultou na AIR aqui apresentada, foram confrontadas três alternativas regulatórias, sendo uma delas a manutenção da situação atual, ou seja, não adotar qualquer medida. Outra opção era de realizar apenas as incorporações das prescrições já vigentes nas últimas edições dos normativos internacionais que servem de base técnica para a regulamentação nacional. A última alternativa seria a revisão completa da regulamentação, contemplando tanto a incorporação acima citada, quanto uma revisão das demais prescrições por conta de solicitações do setor.

Recomenda-se a adoção da terceira alternativa, no sentido de trazer à regulamentação nacional as inovações já contempladas na regulamentação internacional, assim como realizar uma revisão geral nas prescrições já existentes e que foram alvo de manifestação do setor regulado, incluindo o regime de infrações e sanções.

Espera-se, com essa ação, o aperfeiçoamento do normativo interno, tornando-o mais aderente tanto às práticas internacionais quanto ao mercado interno, gerando impactos positivos em toda a cadeia de transporte.

4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

Conforme citado no item anterior, as Recomendações internacionais compiladas no Regulamento Modelo da ONU – *Orange Book*, assim como as prescrições contidas no Acordo Europeu - ADR, documentos que servem de base técnica para a regulamentação nacional, são periodicamente revistas e atualizadas pelos respectivos Comitês de peritos no âmbito das Nações Unidas. Atualmente, o *Orange Book* encontra-se em sua 22ª edição, enquanto o ADR está em sua 21ª edição

Por sua vez, a Resolução ANTT nº 5.947/21 teve sua última atualização técnica em 2019, baseando-se em versões 2019 do *Orange Book* e 2017 do ADR, evidenciando a necessidade de incorporação das prescrições mais recentes que já vigem no exterior.

Paralelamente, ao longo do período de vigência de atual Resolução, constata-se o desenvolvimento e evolução frequente das operações e soluções logísticas implementadas pelo setor regulado nacional, tornando-se necessária também a adaptação/harmonização da regulamentação com as novas práticas adotadas no mercado doméstico, o que requer, invariavelmente, tanto incorporações de novas prescrições solicitadas pelo setor, quanto alterações daquelas já vigentes, com vistas à efetiva aplicação e atendimento do normativo regulamentar.

Diante desse cenário, podemos identificar como problema regulatório a defasagem técnica da regulamentação em tela, seja em relação às prescrições internacionais já vigentes nas versões mais recentes, seja por conta das solicitações do setor regulado em determinados pontos após alguns anos de aplicação da Resolução.

Cabe destacar que o problema tem alcance nacional, uma vez que a regulamentação em tela é de atendimento obrigatório em todo em todas as vias públicas do território brasileiro aptas ao tráfego rodoviário, sendo esperado um aumento nos entraves operacionais para a atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos caso não sejam tomadas medidas para solução do problema.

Dessa forma, são necessários três tipos de ajustes/revisões na regulamentação vigente:

- as oriundas da 21ª e 22ª edições do Orange Book, para incorporação das prescrições internacionais recentes;
- as oriundas de solicitações do setor regulado ao longo da vigência, para alterações/ajustes pontuais em alguns pontos do normativo, com vistas a torna-los mais exequíveis; e
- as correções formais/editoriais no texto regulamentar, seja por conta de erros de digitação, supressão de termos e palavras, etc.

5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA

Com o processo de revisão da Resolução ANTT nº 5.947/21, podemos identificar alguns agentes de setores específicos do transporte rodoviário de cargas que serão impactados com eventuais modificações técnicas, tais como:

- Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte de carga;
- Transportadores Autônomos de Cargas – TAC;
- Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC;
- Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e
- Demais agentes fiscalizadores dessa atividade.

Os atores acima identificados são diretamente afetados pelo problema regulatório, em maior ou menor grau.

Para aqueles atores que realizam a operação de transporte, tais como os expedidores e transportadores, a relevância é mais significativa, uma vez que são os sujeitos que realizam a movimentação da carga e devem obediência às prescrições regulamentares.

Os possíveis impactos a cada um desses atores serão descritos em seção específica.

6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

A Lei nº 10.233/2001, ao dispor sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, estabelecendo sua esfera de atuação, nos termos do artigo 22, que assim dispõe:

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

I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IV – o transporte rodoviário de cargas;

V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;

VI – o transporte multimodal;

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

(grifo nosso).

(...)

Já o artigo 24 define as atribuições gerais da ANTT dentro de sua esfera de atuação, estabelecendo que:

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

(...)

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

(grifo nosso).

(...).

A partir da leitura dos dispositivos acima, é possível evidenciar a competência da ANTT para regulamentar o assunto.

Por fim, importa verificar também o que estabelece o art. 40 da Resolução nº 5.888/2020, que aprova o Regimento Interno da ANTT, sobre as competências da

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC:

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

I – (...)

VII – propor regulamentação:

(...)

c) ao transporte rodoviário de produtos perigosos, em articulação com a Superintendência de Transporte Ferroviário;

(...)” (grifos nossos)

7. IDENTIFICAÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

O objetivo geral da revisão da Resolução ANTT nº 5.947/21 é compatibilizar referida regulamentação às prescrições internacionais já vigentes, bem com o realizar alterações pontuais em prescrições nas quais o setor regulado enfrenta dificuldade de entendimento e aplicação, harmonizando o normativo nacional com as recomendações internacionais e incorporando eventuais aprimoramentos identificados durante sua vigência, com a respectiva revisa das infrações relacionadas, culminando no aumento do índice de atendimento/aderência à norma pelo setor regulado.

Importa destacar que os objetivos pretendidos estão alinhados com os objetivos estratégicos da ANTT.

Como objetivos específicos, podem ser citados:

- Incorporação de prescrições já implementadas e vigentes nas últimas edições das Recomendações da ONU (*Orange Book*) e no Acordo Europeu ADR;
- Ajustes nas prescrições atuais do normativo visando ao melhor entendimento/aplicação pelo setor regulado;
- Correções formais no texto regulamentar vigente, envolvendo erros de grafia, concordâncias gramaticais, entre outras.
- Revisão do regime de infrações e penalidades, tanto com base nas novas prescrições que serão incorporadas, quanto em novas legislações publicados pelo Governo Federal que afetam o transporte de cargas, possibilitando mais agilidade à fiscalização;
- Exclusão das prescrições relacionadas ao transporte ferroviário de produtos perigosos, tendo em vista projeto desenvolvido no âmbito da SUFER que objetiva a separação das regulamentações rodoviária e ferroviária, nos termos dos processos SEI nº 50520.022485/2021-24 e nº 50500.016569/2021-67;

Uma vez alcançados esses objetivos, espera-se a solução para o problema regulatório, já que teríamos em vigência uma Resolução harmonizada

internacionalmente e com melhorias pontuais nas prescrições que eventualmente estejam ocasionando entraves para essa operação de transporte, além de um regime de infrações adequado à nova Resolução, otimizando a atuação fiscalizadora da ANTT e dos demais agentes.

8. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO

A análise das alternativas para revisão da Resolução ANTT nº 5.947/21 é apresentada a seguir.

8.1 Alternativa 1: Não revisar a Resolução ANTT nº 5.947/21 - alternativa não regulatória

A opção não regulatória costuma estar presente nas análises de impacto regulatório para permitir que se avaliem os efeitos de deixar o cenário normativo exatamente como se encontra no momento. Neste caso, tal opção se traduz em não promover qualquer ajuste na resolução vigente.

Os principais reflexos negativos da não revisão da resolução seriam a manutenção do descompasso técnico existente entre as prescrições nacionais e as prescrições internacionais já vigentes nas edições mais recentes dos regulamentos da ONU; o menor índice de atendimento/*compliance* do setor regulado às prescrições vigentes que necessitem de ajustes para melhor entendimento; a permanência de alguns entraves ou dificuldades identificados pelo setor ao longo da vigência dessa Resolução, impactando também na aplicação do regime de infrações e penalidades.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/Expedidores	-	Inviabilidade de expedição de produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos)
TAC	-	Inviabilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.

ETC	-	Inviabilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
CTC	-	Inviabilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
ANTT	-	Enfraquecimento da imagem institucional pela não harmonização da regulamentação nacional com a internacional e pela não otimização das prescrições nacionais já vigentes.
	-	aumento nos custos com procedimentos de fiscalização por conta do não atendimento do setor.
Demais agentes fiscalizadores	-	manutenção das dificuldades em aplicar as sanções e aumento nos custos com procedimentos de fiscalização por conta do não atendimento do setor.

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

a. Alternativa 2: Revisar a Resolução ANTT nº 5.947/21 apenas incorporando as prescrições mais recentes das últimas edições do *Orange Book* e do ADR.

A adoção dessa segunda alternativa poderia resolver parte do problema regulatório, mas não completamente, visto que, ao longo da vigência da Resolução

ANTT nº 5.947/21, como é natural em todo processo de ciclo regulatório, o setor, vivenciando a aplicação das exigências, identificou pontos na regulamentação que poderiam ser melhorados. Nesse sentido, encaminhou sugestões de alterações pontuais em algumas das prescrições, de forma que se deixe mais clara a exigência, aumentando o nível de cumprimento da norma.

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/Expedidores	+	Possibilidade de expedição de produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos).
TAC	+	Possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
ETC	+	Possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
CTC	+	Possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional
	-	dificuldade no atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento
	-	menor aderência à regulamentação.
	-	maior sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades..

ANTT	+	Fortalecimento da imagem institucional, pela entrega de regulamentação nacional harmonizada com a internacional.	
	-	enfraquecimento da imagem institucional pela não otimização e aperfeiçoamento de parte da regulamentação vigente.	
	-	aumento nos custos com procedimentos de fiscalização por conta do não atendimento do setor.	
Demais fiscalizadores	agentes	-	dificuldades na aplicação do regime de infrações e aumento dos custos com processos de fiscalização por conta da não atendimento do setor.

A partir do quadro acima se percebe que a maioria dos impactos é negativa, restando como positivos apenas o fato de se terem incorporadas as prescrições internacionais vigentes e, por conta disso, permitir aos embarcadores e transportadores a movimentação de produtos já classificados como perigosos no exterior.

8.3 Alternativa 3: Revisar a Resolução ANTT nº 5.947/2021 por completo, incorporando tanto as prescrições internacionais já vigentes quanto as sugestões do setor regulado que tenham sido consideradas pertinentes pela ANTT

Esta terceira alternativa compreende a incorporação das prescrições/exigências já vigentes no mercado internacional, por força das últimas edições do *Orange Book* e do ADR, bem como as alterações de prescrições já presentes na Resolução ANTT nº 5.947/21 e que foram alvo de manifestação tanto do setor regulado, quanto de agentes fiscalizadores, ao longo do período de vigência desse normativo;

Ainda, haveria a harmonização de exigências em função das novas legislações que foram sendo publicadas pelos demais entes do Governo Federal, em especial daqueles referentes à documentação eletrônica e desburocratização para as operações de transporte, consubstanciadas, por exemplo, na lei nº 14.206/21, que institui o Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, normas da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN sobre o treinamento de motoristas, entre outros.

Por fim, como consequência, demandaria a revisão do regime de infrações e penalidades vigente, para se adaptar às alterações acima destacadas.

Esta 3ª alternativa traz, enfim, um apanhado de tudo aquilo que está sendo pensado para a nova resolução em termos de adequação às novas legislações e tecnologias, desburocratização, redução de custos para os agentes de mercado e para a ANTT, atualizações referentes a infrações e penalidades e, de uma maneira geral, facilitação de sua aplicação.

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

- Mudanças na organização do normativo, tais como criação e exclusão de capítulos e seções, remanejamento de dispositivos etc.;
- Correções formais no texto regulamentar, tais como erro de digitação, concordância, etc;
- Criações, adequações e correções nas definições;
- Incorporação das prescrições vigentes na regulamentação internacional;
- Incorporação das sugestões do setor regulado encaminhadas ao longo do período de vigência da Resolução ANTT nº 5.947/21 e que forem consideradas pertinentes pela ANTT;
- Adaptação das prescrições sobre documentação em função dos normativos publicados por demais órgãos e dos relacionados à documentação eletrônica;
- Revisão das situações de infração e respectivas penalidades.

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

Agentes de Mercado	Possíveis Impactos	
	Tipo	Descrição
Contratantes/Expedidores	+	Possibilidade de expedição de produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	+	Maior aderência à regulamentação.
	+	Menor sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
	+	Menor custo na execução da atividade.
Destinatários	neutro	(Sem previsão de impactos).
TAC	+	Possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	+	aumento no índice de atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	+	diminuição nos entraves operacionais para o transporte de cargas.
	+	maior aderência à regulamentação.
	+	menor sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
	+	Menor custo na execução da atividade.
ETC	+	Possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.

	+	aumento no índice de atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	+	diminuição nos entraves operacionais para o transporte de cargas.
	+	maior aderência à regulamentação.
	+	menor sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
	+	Menor custo na execução da atividade.
CTC	+	possibilidade de transporte de alguns produtos já classificados como perigosos no exterior e ainda não incorporados à regulamentação nacional.
	+	aumento no índice de atendimentos de algumas prescrições do regulamento que necessitam de ajustes para melhor entendimento.
	+	maior aderência à regulamentação.
	+	menor sujeição ao cometimento de infrações e recebimento de penalidades.
	+	Menor custo na execução da atividade.
ANTT	+	Fortalecimento da imagem institucional pela harmonização da regulamentação nacional com a internacional e pela otimização/aperfeiçoamento de prescrições já vigentes que necessitem de ajustes.
	-	aumento dos custos com processos de fiscalização por conta necessidade de alteração no sistema de fiscalização/treinamento.
Demais agentes fiscalizadores	-	aumento dos custos com processos de fiscalização por conta necessidade de alteração no sistema de fiscalização/treinamento.

Percebe-se haver poucos impactos negativos, notadamente para a ANTT e também para os demais agentes fiscalizadores, e somente quanto à adequação de sistema, restando evidente que os impactos positivos aparecem em maior quantidade, o que aponta para a viabilidade de implementação desta alternativa.

Dessa forma, ao se comparar as três alternativas possíveis apresentadas na seção 6 deste documento, percebe-se que a 3ª alternativa, qual seja, de revisar a Resolução ANTT nº 5.947/21 por completo, incorporando tanto as prescrições internacionais já vigentes quanto as sugestões do setor regulado que tenham sido consideradas pertinentes pela ANTT, engloba os aspectos positivos das duas alternativas anteriores. Paralelamente, 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 setor atuante no transporte de produtos perigosos. Portanto, diante da avaliação qualitativa

feita para cada alternativa e dos impactos (positivos e negativos) identificados, decidiu-se pela alternativa 3: Revisar a Resolução ANTT nº 5.947/21 por completo.

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

A proposta é reformular por completo a resolução, de modo a compatibilizá-la às necessidades levantadas anteriormente, excluindo as exigências dispensáveis e melhorando e otimizando os procedimentos de operação tanto para o setor regulado, quanto para os agentes fiscalizadores dessa atividade.

9. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

A estratégia para implementação da **Alternativa 3: Reformular a Resolução ANTT nº 5.947/21 por completo** foi descrita na seção anterior, ou seja, será a publicação de um novo normativo que substituirá a resolução atual, após realização de PPCS, tendo em vista a necessidade de discutir com os agentes de mercado vários aspectos importantes da revisão. Obviamente, um PPCS é obrigatório, também, em razão da criação de obrigações para com terceiros.

A estratégia de monitoramento e avaliação dos resultados da alternativa proposta deve ocorrer por meio de indicadores (tais como infrações aplicadas, questionamentos via sistema de ouvidoria), a fim de verificar se os problemas foram de fato resolvidos, se a regulamentação se tornou mais aderente à realidade do mercado, se houve melhora no serviço e se a oportunidade para aperfeiçoamento da regulamentação e regulação do tema foi aproveitada satisfatoriamente. É a partir dos critérios e indicadores definidos que será possível realizar, posteriormente, uma nova avaliação de resultados regulatórios - ARR (avaliação *ex post*), em um horizonte previsto de pelo menos 1ano e meio de aplicação da norma após sua entrada em vigor.

Como consequências dessa revisão completa, será necessária a adoção de um período de adaptação, conhecido como “*vacatio legis*”, haja vista a incorporação de novas exigências que implicarão deveres adicionais aos regulados. Tendo em vista experiências anteriores de publicação dessa regulamentação, sugere-se um prazo de 90 dias, a partir de sua vigência. Além disso, a fiscalização da ANTT poderá ser afetada também, sendo necessária eventual adaptação/ajuste no sistema informático de fiscalização, por conta da adoção de novas infrações, assim como alteração das já vigentes.

10. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Embora não tenha havido ainda processo oficial de participação da social, o setor regulado atuante no transporte de produtos perigosos reporta-se periodicamente à ANTT, trazendo sugestões de alterações/melhorias pontuais na Resolução vigente, com vistas a buscar o aprimoramento e aderência às práticas de mercado, observada o necessário grau de segurança exigido a esse tipo de atividade.

Dessa forma, no âmbito desse projeto de revisão da Resolução ANTT nº 5.947/21, foram considerados todos os *feedbacks* trazidos pelos representantes do setor regulado ao longo de sua vigência, relativos a sugestões de alterações ao texto regulamentar, que foram analisados pela equipe técnica e incorporados à minuta de resolução revisada, quando considerados pertinentes do ponto de vista técnico e de segurança da operação.

Não obstante, o rito oficial de submissão ao PPCS ocorrerá, para oportunizar a participação de toda a sociedade e demais interessados na matéria que ainda não tiveram a chance de enviar contribuições, uma vez que 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.

Devido à importância da Audiência Pública nas decisões da Agência e no diálogo com a sociedade, esse meio está previsto na ANTT desde a publicação da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que define em seu art. 68, quais objetos deverão obrigatoriamente ser submetidos a esse meio de Processo de Participação e Controle Social - PPCS:

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

Assim, a proposta se coaduna com o novo cenário que se propõe para as agências, cujo objetivo é criar um ambiente regulatório propício para estimular a inovação e ao mesmo tempo elaborar regras mais flexíveis, seja no âmbito econômico, financeiro, social ou regulatório, com base na experimentação e observação do mercado.

Segundo a Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, esse meio de participação deve ser utilizado para apresentar proposta final de ação regulatória:

Art. 2º Para fins desta Resolução, são utilizados os seguintes meios de Participação e Controle Social:

II – para apresentar proposta final de ação regulatória:

a) Consulta Pública: meio que possibilita o encaminhamento de contribuições por escrito, em um período determinado; e

b) **Audiência Pública: meio que possibilita participação oral ou escrita em pelo menos uma sessão presencial dentro de um período de encaminhamento de contribuições por escrito.**

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I - **minutas de ato normativo;**

II - minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III - iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV - outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

Art. 9º As propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.

§ 1º A Unidade Organizacional que propuser a realização de Audiência Pública dará conhecimento da proposta à Procuradoria-Geral antes do encaminhamento à Diretoria Colegiada.

§ 2º A Procuradoria-Geral poderá requerer vista do processo em até cinco dias contados do recebimento da comunicação de que trata o § 1º deste artigo, período durante o qual, se julgar necessário, emitirá seu parecer sobre a matéria. (Redação dada pela Resolução 5907/2020/DG/ANTT/MI)

§ 3º Decorrido o prazo de que trata o § 2º deste artigo e sem requerimento da Procuradoria-Geral, o processo será encaminhado para deliberação da Diretoria Colegiada.

Nesse sentido, como se trata de tema de grande abrangência e complexidade, de impacto potencial nos direitos de agentes econômicos ou de usuários e sendo relevante para o diálogo social, o presente processo contará com um período de recebimento de contribuições por escrito por meio do Sistema ParticipANTT, e com sessão pública para a manifestação oral para acompanhamento dos debates e fomento para as contribuições

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.

Brasília, 08 de março de 2022.

Apêndice sobre os estudos iniciais realizados

Essa seção apresenta um resumo sobre a condução do levantamento e da análise de todas as informações colhidas/utilizadas durante o processo de estudo que embasou esta AIR e que levou à proposta de resolução ora em análise.

No âmbito desses estudos, foram realizadas consultas aos normativos internacionais da ONU que fundamentam o regramento brasileiro, reuniões internas com a equipe para análise dos *feedbacks* trazidos pelo setor regulado, consulta via mensagens eletrônicas com órgãos fiscalizadores/regulamentadores e consulta via SEI com a SUFIS.

Importa destacar que a maior parte das alterações proposta para a nova Resolução foram oriundas dos normativos internacionais, disponíveis em www.unece.org, após identificação das novas prescrições contidas na 22ª edição do *Orange Book* e no ADR 2021, integralmente incorporadas, tendo em vista a necessidade de harmonização do normativo nacional.

A seguir, apresenta-se resumo das principais alterações contidas na minuta de resolução, resultado dos estudos e levantamento de informações realizados:

1. Alterações no Regulamento:
 - a. Capítulo I – disposições preliminares
 - alteração no artigo 2º, no sentido de repassar as definições nele contidas para o capítulo de definições das Instruções Complementares anexas ao Regulamento, de forma a reunir todas as definições em uma única parte da Resolução.
 - b. Capítulo II – das condições de transporte
 - alteração do artigo 8º, para harmonização com a Norma ABNT 9735, de atendimento obrigatório nesse transporte, no sentido de trazer para o Regulamento interpretação que já se verifica na Norma citada;
 - inclusão no artigo 9º da proibição de transporte de produtos perigosos em motocicletas, salvo exceções já previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e nas próprias Instruções Complementares, tendo em vista a fragilidade desse veículo em relação à segurança do transporte e à grande quantidade de acidentes reportados nas vias;
 - exclusão, do rol de documentos obrigatórios, da Declaração do expedidor, uma vez que se trata de documento apenas declaratório, burocrático que não agregava segurança ao transporte em si, já que o simples porte não atesta, necessariamente, o cumprimento da regulamentação. Além disso, dada a publicação de legislações sobre documentação eletrônica, torna-se obsoleta exigências de porte físico de documentos adicionais.
 - c. Capítulo IV - dos deveres, obrigações e responsabilidades

- exclusão do artigo 34, referente às obrigações do contratante do transporte, seguindo manifestação da PRG nos termos do Parecer PRG nº 00167/2021, no âmbito do Processo SEI 50500.064598/2020-54, que trata da revisão da Resolução ANTT nº 4.799/15, já que, segundo a Procuradoria, o agente regulado é o transportador e o embarcador da carga.

d. Capítulo V – da fiscalização

- inclusão, na seção dedicada aos procedimentos de fiscalização do transporte de produtos perigosos, de prescrição que determina aplicação somente das multas atribuíveis ao transportador no caso de transporte de carga própria. No Regulamento, a responsabilidade do transportador e do embarcador é solidária, ou seja, ambos são punidos por determinadas infrações, em graus distintos, segundo o nível de responsabilidade. Entretanto, no caso de transporte de carga própria, em que transportador e expedidor são a mesma pessoa, torna-se desproporcional a aplicação em dobro da mesma penalidade. Tal medida foi sugerida pela SUFIS, nos termos da consulta via SEI realizada junto àquela Superintendência.

e. Capítulo VI – das infrações e penalidades

- alterações nas tipificações referentes à não apresentação do treinamento específico para o condutor, conhecido como curso MOPP, tendo em vista as novas regulamentações do Contran (Resoluções nº 789/20, 848/21 e 849/21) que implicaram na alteração da forma de comprovação do referido curso;
- ajustes gerais no regime de infrações, para compatibilização com as alterações acima elencadas que impactaram nas tipificações.

2. Alterações nas Instruções Complementares anexas:

Obs.: Alguns itens ao longo das Instruções contêm a expressão “Reservado”. Esse termo não significa que o texto é sigiloso, tendo apenas o objeto de manter a numeração dos itens revogados para não haver necessidade de renumeração de todos os itens abaixo dele.

a. Parte 1:

i. Capítulo 1.1

- inclusão, no item 1.1.1.2, de outras situações nas quais não são aplicáveis as prescrições da regulamentação em tela e que já estão vigentes no Acordo Europeu – ADR;
- inclusão, no mesmo item, de dispensa de aplicação da regulamentação ao transporte de produto perigoso realizado por representante de empresas, para a demonstração ao cliente, limitado a 5 amostras de 1 kg ou litro, com embalagens seguras. Trata-se de transporte de mínima periculosidade, tendo em vista o tipo de produto (geralmente de uso doméstico/predial) e a

quantidade, sendo desproporcional o custo da aplicação das exigências.

ii. Capítulo 1.2

- inclusão das definições que estavam presentes no Regulamento, para maior organização e entendimento da norma;
- inclusão de definições para termos e expressões utilizados ao longo da regulamentação e que não estavam ainda definidas;
- incorporação de novas definições já incluídas no Regulamento da ONU *Orange Book*.

b. Parte 2:

i. Capítulo 2.0

- incorporação dos itens 2.0.4.3, 2.0.4.3.1, 2.0.5, 2.0.5.1, 2.0.5.2, 2.0.5.3, 2.0.5.4, 2.0.5.5 e 2.0.5.6 já presentes na 22ª edição do *Orange Book*;

ii. Capítulo 2.1

- alterações nos itens 2.1.3.3.1, 2.1.3.5.1, 2.1.3.5.2, 2.1.3.5.5, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
- incorporação dos itens 2.1.3.7, 2.1.3.7.1, 2.1.3.7.2, 2.1.3.7.3 e 2.1.3.7.4 para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
- alterações nos itens 2.2.1.3, 2.2.2 e 2.2.2.4;
- incorporação do item 2.2.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

iii. Capítulo 2.3

- alterações no item 2.3.2.2 e 2.3.2.5.1;
- incorporação dos itens 2.3.2.5.2 e 2.3.5, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

iv. Capítulo 2.4

- alterações nos itens 2.4.1.1, 2.4.1.2, 2.4.2.1, figura 2.4.1, 2.4.2.5.2 e 2.4.3.2.3.1, para harmonização com 22ª edição do *Orange Book*.

v. Capítulo 2.5

- alterações no item 2.5.2.3.1.1 e na Tabela do item 2.5.3.2.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

vi. Capítulo 2.6

- alterações nos itens 2.6.1, 2.6.3.1.5, 2.6.3.2.1, 2.6.3.2.2.1, 2.6.3.2.3.9 e 2.6.3.5.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- incorporação do item 2.6.2.5, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

- vii. Capítulo 2.8
 - alterações nos itens 2.8.1.3, 2.8.2.1, 2.8.2.3, 2.8.3, 2.8.3.1, 2.8.3.2, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - incorporação dos itens 2.8.4, 2.8.4.1, 2.8.4.1.1, 2.8.4.2, 2.8.4.2.1, 2.8.4.3, 2.8.4.3.1, 2.8.4.3.2, 2.8.4.3.3, 2.8.4.3.4, 2.8.4.3.5, 2.8.5 e 2.8.5.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

- viii. Capítulo 2.9
 - alterações nos itens 2.9.2, 2.9.3.2.5 e 2.9.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

- c. Parte 3:
 - i. Capítulo 3.1
 - alteração nos itens 3.1.2.2 no sentido de retirar a expressão “fiscal” do documento, tendo em vista que são aceitos, como documento de transporte, aqueles que não possuem caráter fiscal;
 - alteração no item 3.1.2.6, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

 - ii. Capítulo 3.3
 - alteração do item 3.3.1 e das Provisões Especiais 188, 204, 207, 225, 236, 237, 274, 301, 310, 327, 356, 361, 363, 370, 371, 372, 373, 376, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - alteração da Provisão Especial 223, para trazer o texto do Comunicado SUCAR de 2010, aplicável ao transporte de carvão vegetal para dentro da Resolução, tendo em vista que se trata de prescrição regulamentar, sendo necessário constar no corpo da Resolução. Além disso, por solicitação do setor, e de forma a agregar maior segurança ao transporte de carvão vegetal, foi incluída a necessidade de estabilização térmica do produto antes do carregamento no veículo;
 - exclusão da Provisão Especial 308 tendo em vista que ela se aplica ao nº ONU 2216, que não é classificado como perigoso para fins de transporte rodoviário;
 - criação da Provisão Especial 655 por solicitação do setor que transporta soluções de TI, tais como equipamentos de rede de dados (Storages), servidores montados em Racks (gabinetes) e infraestrutura para Data Center de grandes dimensões. Esses equipamentos pesam cerca de 500 Kg sendo que a maior parte é da estrutura e não da bateria de lítio, que é o produto classificado como perigoso, ficando inviável o transporte desses equipamentos dentro dos limites de quantidade limitada e usufruto de algumas dispensas do Capítulo 3.4. Assim, essa Provisão estabelece que deve ser considerado apenas o peso da bateria para aplicação das isenções desse Capítulo;

- incorporação das Provisões Especiais 387, 388, 389 390, 391, 392 393, 394, 395, 396, 397 e 398, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - incorporação das Provisões Especiais 654, 658, 666, 667 e 669, para harmonização com o ADR 2021.
- iii. Capítulo 3.4
- alteração do item 3.4.2.6 para harmonização tanto com a 22ª edição do *Orange Book* quanto com o ADR 2021.
- iv. Capítulo 3.5
- alteração dos itens 3.5.2 para deixar claro que manchas secas nas embalagens, originadas de processos naturais de oxidação ou descoloração, não são consideradas resíduos, condição proibida pela regulamentação durante o transporte.
 - alteração do item 3.5.3 para incluir a dispensa do porte do símbolo de empilhamento nas embalagens vazias e não limpas, uma vez que já se dispensa o porte da marca de certificação, sendo desnecessário exigir o porte desse símbolo.
- d. Parte 4:
- i. Capítulo 4.1
- alterações nos itens 4.1.1, 4.1.1.18, 4.1.4.1, 4.1.4.2, 4.1.4.3, 4.1.6.1.3, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book* e com o ADR 2021;
 - alteração dos itens 4.1.2.1 e 4.1.2.1.2 por conta de solicitação do CB - 23 da ABNT, que está responsável pela publicação de Norma Técnica estabelecendo as prescrições para a certificação de IBCs de que tratam esses itens.
 - incorporação dos itens 4.1.1.3.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - exclusão do item 4.1.1.9.5, já que não consta na 22ª edição do *Orange Book* nem no ADR 2021, não existindo ensaio para comprovar o requisito até então exigido nesse item.
- ii. Capítulo 4.2
- incorporação do item 4.2.3.7.3, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - alteração do item 4.2.3.5, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- e. Parte 5:
- i. Capítulo 5.1
- alteração do item 5.1.0.1 no sentido de retirar a menção a veículos ferroviários, tendo em vista que a SUFER regulamentará o tema, nos termos dos Processos SEI nº 50500.016569/2021-67 e 50520.022485/2021-24.

- ii. Capítulo 5.2
 - alteração do item 5.2.2.1.1.1 em função de solicitação do setor que identificou que a sinalização do cofre de carga igual ao do veículo está gerando confusão pois, na maioria das vezes, o cofre acondiciona um produto perigoso diferente do restante do carregamento do veículo. Assim, adotou-se a colocação do painel laranja sem inscrição, apenas para alertar que o cofre possui produto perigoso diferente do restante do carregamento.
 - inclusão do item 5.2.2.2.1.8, por solicitação do setor, para deixar explícito que manchas nas embalagens originadas por processos naturais de oxidação ou descoloração são permitidas pois não se confunde com resíduos de produtos perigosos, situação que é proibida no transporte.
 - alteração dos itens 5.2.3.2.1 e 5.2.3.3.3, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

- iii. Capítulo 5.3
 - exclusão dos itens 5.3.1.2.3, 5.3.2.1.4.3, 5.3.2.1.4.3.1, 5.3.2.1.4.3.2, 5.3.2.1.4.3.3, 5.3.2.1.4.3.3.1, 5.3.3.1.2 e 5.3.3.2.2, tendo em vista que a SUFER regulamentará o tema, nos termos dos Processos SEI nº 50500.016569/2021-67 e 50520.022485/2021-24;
 - inclusão do item 5.3.1.5.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.

- iv. Capítulo 5.4
 - alteração em todos os itens que referenciavam o documento de transporte com o termo “fiscal”, no sentido de retirar esse termos, tendo em vista que são aceitos, como documento de transporte, aqueles que não possuem caráter fiscal;
 - exclusão dos itens 5.4.1.7, 5.4.1.7.1, 5.4.1.7.1.1, 5.4.1.7.2 e 5.4.1.7.3, tendo em vista que se trata de documento apenas declaratório, burocrático e que não agrega segurança ao transporte em si, já que o simples porte não atesta, necessariamente, o cumprimento da regulamentação, tendo sido apenas uma forma de aplicação de multas pela não assinatura. Além disso, dada a publicação de legislações sobre documentação eletrônica, torna-se obsoleta exigência de porte físico de documentos adicionais.

- f. Parte 6:
 - i. Capítulo 6.1
 - alteração nos itens 6.1.1.1, 6.1.1.3 e 6.1.3.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - inclusão do item 6.1.3.13, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;

- alteração do item 6.1.4.8.2, por sugestão do setor, no sentido de incluir o tratamento de superfície de embalagens conhecido como fluoretação, prática amplamente já adotada no mercado de embalagens para melhorar o desempenho da embalagem, evitando sua permeação e colapsamento.
- ii. Capítulo 6.2
 - alterações dos itens 6.2.1.1.9, 6.2.1.5.1, 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2, 6.2.2.2, 6.2.2.3, 6.2.2.4, 6.2.2.7.2, 6.2.2.7.4, 6.2.2.7.5, 6.2.2.9.2 e 6.2.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- iii. Capítulo 6.3
 - alteração do título do Capítulo e dos itens 6.3.1.1, 6.3.5.2.2, 6.3.5.3.1, 6.3.5.3.2, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- iv. Capítulo 6.5
 - alteração dos itens 6.5.2.1.1, 6.5.2.2.4, 6.5.4.4.2, 6.5.5.1.6 e 6.5.5.2.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - incorporação dos itens 6.5.2.1.3, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - alteração do item 6.5.2.1.1, por sugestão do setor, para permitir que a identificação exigida na alínea “f” desse item seja o número do certificado de homologação, prática já adotada por outras autoridades competentes, como o DPC no modo marítimo;
 - alteração do item 6.5.5.4.9, por sugestão do setor, no sentido de permitir a reutilização de outros materiais reciclados para fabricação de recipientes internos de embalagens, desde que esse material seja proveniente de uma embalagem com projeto-tipo aprovado, ou seja, que tenha sido certificada. Tal prática já ocorre no mercado de embalagens, mas não havia a descrição na norma, sendo similar à permissão já existente de utilizar rebarbas ou aparas que sobram do processo de fabricação da embalagem.
- v. Capítulo 6.6
 - alteração no item 6.6.3.3, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - incorporação do item 6.6.3.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- vi. Capítulo 6.7
 - alteração nos itens 6.7.2.19.8, 6.7.3.4.1, 6.7.3.15.8, 6.7.5.2.3 e 6.7.5.2.4, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - incorporação dos itens 6.7.2.19.6.1, 6.7.3.15.6.1 e 6.7.4.14.6.1, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.
- g. Parte 7:

- i. Capítulo 7.1
 - alteração nos itens 7.1.1.1, 7.1.1.3, 7.1.3.3, 7.1.3.3.1, 7.1.4.2 e 7.1.4.7, no sentido de retirar a menção a veículos ferroviários, tendo em vista que a SUFER regulamentará o tema, nos termos dos Processos SEI nº 50500.016569/2021-67 e 50520.022485/2021-24;
 - alteração no item 7.1.1.4, por força da inclusão do novo item 5.2.2.2.1.8, sobre manchas nas embalagens oriundas de oxidação/descoloração.

- ii. Capítulo 7.2
 - alteração no título do Capítulo e nos itens 7.2.1.1, no sentido de retirar a menção a veículos ferroviários, tendo em vista que a SUFER regulamentará o tema, nos termos dos Processos SEI nº 50500.016569/2021-67 e 50520.022485/2021-24;
 - exclusão dos itens 7.2.6, 7.2.6.1, 7.2.6.2, 7.2.6.3, 7.2.6.4, 7.2.6.5, 7.2.6.6, 7.2.6.7, 7.2.6.8, 7.2.6.9, 7.2.6.10, 7.2.7, 7.2.7.1 e 7.2.7.2, no sentido de retirar a menção a prescrições de operações ferroviárias, tendo em vista que a SUFER regulamentará o tema, nos termos dos Processos SEI nº 50500.016569/2021-67 e 50520.022485/2021-24.

- h. Relação de Produtos Perigosos
 - alterações nos nº ONUs 0340, 0341, 0342, 0343, 1006, 1013, 1046, 1051, 1056, 1057, 1058, 1065, 1066, 1080, 1210, 1361, 1829, 1860, 1952, 1956, 2036, 2037, 2348, 2352, 2522, 2555, 2556, 2557, 2983, 3070, 3090, 3091, 3163, 3164, 3166, 3171 e 3363, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*;
 - alteração do nº ONU 1798, para se harmonizar com o ADR 21;
 - inclusão dos nº ONUs 0511, 0512, 0513, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549 e 3550, para harmonização com a 22ª edição do *Orange Book*.