



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO APLICADA
COORDENAÇÃO DE MONITORAMENTO REGULATÓRIO

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4673/2020/COMON/GERAP/SUART/DIR

Interessado: Superintendência de Governança Planejamento e Articulação Institucional - SUART

Referência: Processo nº 50500.064598/2020-54

Assunto: Contribuições de boas práticas de Governança Regulatória.

Ementa: Avaliação de Resultado Regulatório - ARR sobre a Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, que regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

Versão: 1.0

1. INTRODUÇÃO

1.1. A presente nota técnica tem como objetivo apresentar contribuições de boas práticas de Governança Regulatória ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, instituído pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, regulamentado pela Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, a qual posteriormente foi revogada pela Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, vigente atualmente. Tal Nota aborda especificamente aspectos envolvendo Atuação Responsiva - ARE (constituindo, assim, também um dos produtos do Grupo de Trabalho - GT PAR, constante do Relatório Parcial 4 - Diagnóstico das Ações Regulatórias da ANTT, Tomo 2, conforme definido no documento SEI 4188520), e Análise de Resultado Regulatório - ARR (constituindo, assim, também um dos produtos do Plano de Gestão Anual PGA da GERAP).

1.2. O tema de revisão da regulação do RNTRC foi inserido no Eixo Temático 5 (Transporte Rodoviário de Cargas) da Agenda Regulatória da ANTT, para o biênio 2019/2020, por meio da Deliberação nº 317, de 19 de março de 2019. Assim, considerando a revisão em curso, foi identificada a necessidade de realização de uma avaliação *ex post*, para apresentar resultados sobre as ações implementadas e fornecer subsídios importantes para a evolução da regulação ao longo do tempo.

1.3. Nesse sentido, a realização, neste momento, de uma ARR da Resolução 4.799, de 27 de julho de 2015, mostra-se uma estratégia oportuna em razão do alinhamento com o disposto no Decreto 10.411, de 30 de junho de 2020, Art.13, §3º (embora este ainda não esteja em vigor), conforme compilação a seguir:

"Art. 13 (Os órgãos e as entidades implementarão estratégias para integrar a ARR à atividade de elaboração normativa com vistas a, de forma isolada ou em conjunto, proceder à verificação dos efeitos obtidos pelos atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados."

1.4. Para esse intento, foi utilizado o Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da ANTT (2020), bem como a publicação "Avaliação de Políticas Públicas - Guia Prático de Análise Ex-Post" (2018), como referência metodológica de suporte. Tal publicação tem como objetivo principal fortalecer a disseminação das melhores práticas de avaliação de políticas públicas nas entidades e órgãos da Administração Pública.

1.5. Nesse ponto, é salutar trazer à baila a definição de Políticas Públicas utilizada no Guia, para o qual:

"(...) o termo "políticas públicas" utilizado neste guia é entendido como um conjunto de programas ou ações governamentais necessárias e suficientes, integradas e articuladas para a provisão de bens ou serviços à sociedade, financiadas por recursos orçamentários ou por benefícios de natureza tributária, creditícia e financeira. A avaliação de políticas públicas, executada como um processo sistemático, integrado e institucionalizado, tem como premissa básica verificar a eficiência dos recursos públicos e, quando necessário, identificar possibilidades de aperfeiçoamento da ação estatal, com vistas à melhoria dos processos, dos resultados e da gestão." (Destacamos)

1.6. Exposta não só a definição, mas compreendida a sua finalidade, pode-se observar que o processo de Avaliação de Políticas Públicas guarda estreita interface com o processo de ARR, imprescindível à efetividade da Regulação. Para ilustrar essa convergência entre os processos, é válido recorrer aos dizeres do Manual de Análise de Impacto Regulatório e de Avaliação de Resultado Regulatório da Agência (2020), conforme pode ser visto abaixo:

"(...) Em suma, a ARR não tem por objetivo principal propor mudanças em processos ou normas, mas sim de avaliar se esse processo ou essa norma está cumprindo com o seu papel originalmente instituído (RIBEIRO et al., 2019c). Porém, mesmo sem ter o objetivo principal de propor mudanças, a ARR pode identificar a necessidade de promover alterações, as quais serão realizadas posteriormente mediante AIR. (Destacamos)

1.7. Dessa forma, resta patente a conveniência e oportunidade de adaptação e utilização subsidiária da citada metodologia de avaliação de políticas públicas como ferramenta de análise de resultado regulatório para avaliar, dentre outros aspectos, a forma como as ações regulatórias estão sendo implementadas, como os produtos previstos estão sendo entregues aos seus destinatários previstos (*stakeholders*) e a real ocorrência dos efeitos (desejados e adversos) desses produtos sobre a realidade.

1.8. Por fim, vale esclarecer que a ARR contribui para análise quantitativa de custos regulatórios e vem fortalecer o desenho de uma estratégia de institucionalização na Agência na busca pela melhoria do marco regulatório. Não deve ser confundida com os processos de fiscalização ou monitoramento, que buscam averiguar o cumprimento de obrigações e o atingimento de metas predefinidas, respectivamente. O objetivo da ARR é verificar o que de fato ocorreu após a implementação da ação escolhida pela agência, órgão ou entidade (GUIA, 2018).

1.9. O presente relatório está estruturado nos moldes do Manual de AIR e Avaliação de Resultado Regulatório ARR da ANTT, contendo a Introdução, o Sumário Executivo, a Avaliação dos Resultados da Regulação, a Análise da Eficácia da Regulação, a Conclusão e Recomendações.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

2.1. O estudo em apreço se destina a avaliar o resultado da política de regulação do transporte rodoviário de cargas no Brasil, mais precisamente após a implementação do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC. Para tanto, faz-se necessário analisar a compatibilidade entre os propósitos da intervenção estatal no setor e os resultados obtidos até aqui, de modo a criar subsídios para a correta revisão da regulamentação e determinar os novos objetivos a serem atingidos.

2.2. Historicamente, o Brasil possui uma exacerbada concentração de sua distribuição modal de carga no transporte rodoviário. Contudo, em que pese sua importância estratégica, a carência de políticas públicas destinadas à organização e desenvolvimento deste mercado resultou em um setor ineficiente e com graves problemas de mercado, dentre os quais destaca-se o "excesso de oferta", que acaba por gerar uma competição nociva e predatória em que muitos transportadores realizam serviços abaixo do preço de custo.

2.3. Dessa forma, buscando fomentar o desenvolvimento do setor e, principalmente, a profissionalização dos transportadores autônomos, foi aprovada e publicada a Lei nº 11.422, de 05 de janeiro de 2007, que "dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração". Posteriormente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT - regulamentou a referida lei por meio do Resolução nº 3.056/2009 e, mais recentemente, por meio da Resolução nº 4.799/2015, que revogou aquela.

2.4. As informações levantadas demonstram que o setor de transporte de cargas esteve carente de políticas públicas por anos, principalmente aquelas de defesa da concorrência, sendo perceptivas as características de "falha de mercado" e de "falha regulatória". Restou demonstrado que o livre acesso ao mercado desencadeou graves distorções, como a prática de preços abaixo do custo, serviços de má qualidade e o estímulo ao crescimento do setor de carga própria, o que gerou grande instabilidade jurídica.

2.5. A assimetria de informações entre o governo e os agentes de mercado, umas das características da falha de mercado identificada, teve como possível consequência o aumento do custo para os transportadores. Exemplo disso são o cadastramento, recadastramento e movimentação de frota no RNTRC, que podem ser feitos de maneira gratuita pela internet, por meio do RNTRC Digital, mas também são realizados por entidades representativas das categorias dos transportadores e empresas, de maneira presencial, fruto de acordos de cooperação técnica firmados pela ANTT ao longo dos anos, fato este que gerou um fardo regulatório de aproximadamente R\$ 228 milhões ao ano para o setor.

2.6. Também, apontou-se a possibilidade de revisão das infrações referentes ao RNTRC, sendo recomendável que, no âmbito de uma possível futura Análise de Impacto Regulatório - AIR, seja aprofundada a análise da relevância dessas infrações, tendo como critério a diferenciação por risco regulatório, frente aos objetivos atuais da regulamentação, com a possibilidade inclusive de ocorrência de revisão aprofundada de dosimetria das penalidades, além do incremento de respostas regulatórias de caráter mais educativo, como por exemplo, advertência ou recomendações.

2.7. Assim, conclui-se que os objetivos da política regulatória foram parcialmente atingidos, com a superação de algumas inseguranças jurídicas (mas, por outro lado, criação de outras novas inseguranças jurídicas), porém com a permanência do problema da concorrência desleal e predatória. Deste modo, se faz necessária a revisão das normas de RNTRC, mediante uma regulação mais enxuta, objetiva, clara, por meio de nova resolução que abordará os aspectos realmente necessários da regulação, incluindo elementos que permitirão redução de custos e processos simplificados, atendendo às diretrizes recentes do Governo Federal quanto à necessidade de desburocratizar os processos e os preceitos da recente Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei 13.874, de 2019) e alinhada à Política de Atuação Responsiva da ANTT (Portaria ANTT nº 34, de 2020).

2.8. Conclui-se, ainda, que a hipótese da ação regulatória foi parcialmente confirmada. No tocante ao aspecto da segurança jurídica e na oferta de maiores garantias aos transportadores, de fato, ocorreu alguma melhora em aspectos importantes do setor, essencialmente uma melhor qualificação e profissionalização dos transportadores. No entanto, em razão de uma atuação descoordenada entre os atores governamentais envolvidos na política pública, com ações governamentais conflitantes entre si (cujo exemplo mais notório talvez seja uma política de fomento à oferta por meio de subsídio na compra de caminhões - o que favoreceu o crescimento desordenado da frota que o legislador quis evitar com a criação do RNTRC - o setor cresceu de forma desordenada, gerando assim novas inseguranças jurídicas e um sem número de ineficiências alocativas. Já em relação ao objetivo maior, que era a redução da concorrência nociva e predatória, pode-se afirmar que esse intento falhou por completo.

2.9. Ao fim, foram propostas as seguintes recomendações à Superintendência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC:

a) Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR para aferir as possíveis consequências positivas e negativas da nova regulamentação da atividade econômica de transporte rodoviário de cargas, incluindo estudo de redução do fardo regulatório, conforme orienta a Resolução nº 5.874, de 2020, que instituiu a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da ANTT;

b) Aprimorar o sistema de banco de dados do RNTRC, em consonância com o programa Canal Verde Brasil e outros sistemas presentes na ANTT e em outras instituições, de modo a permitir o monitoramento por meio de indicadores , fortalecendo também a interação da Agência com outros atores na direção de um sistema regulatório em rede, movido pelo interesse comum de fazer cumprir os objetivos da regulação;

c) Aprofundamento da análise da relevância das infrações, tendo como critério a diferenciação por risco regulatório, frente aos objetivos atuais da regulamentação, com a possibilidade inclusive de serem criadas respostas regulatórias de caráter mais educativo, como por exemplo, advertência ou recomendações;

d) Promover constante diálogo com o Ministério da Infraestrutura a respeito dos ajustes e melhorias na Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PPMTRC), instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, por meio de estruturação contínua de evidências que subsidie essas discussões e a tomada de decisão; e

e) Ampliar a divulgação da gratuidade do registro por meio do RNTRC Digital, promovendo campanhas educativas junto aos transportadores e empresas, com o auxílio dos fiscais da ANTT e de outros canais de divulgação em massa.

3. ESTRUTURA GERAL E RESULTADOS DA REGULAÇÃO

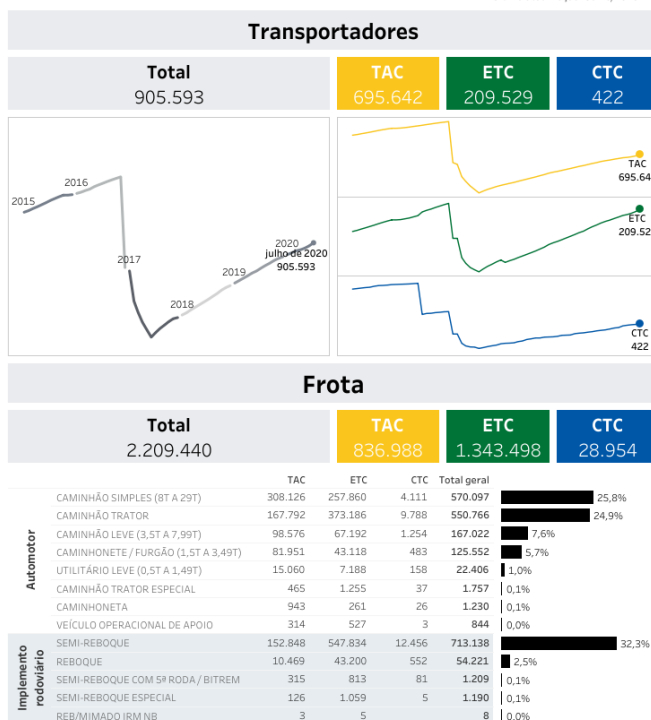
CONSIDERAÇÕES INICIAIS

3.1. A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, criada por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, possui como atribuição específica, dentre outras, promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas (art. 26, IV). Tal dispositivo legal condicionou o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, à inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC (art. 14-A).

3.2. Posteriormente, a Lei nº 11.442, de 2007, estabeleceu os mecanismos de operação da atividade econômica de transporte rodoviário de cargas e a responsabilidade do transportador, e condicionou o exercício da atividade à prévia inscrição no RNTRC, sob responsabilidade da ANTT (art. 2º). A regulamentação da Lei foi realizada por meio Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, a qual foi revogada pela Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015.

3.3. Assim, atualmente a Resolução ANTT nº 4.799/2015 regulamenta os procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC, que estabelece a obrigatoriedade da inscrição e da manutenção do registro para o transportador rodoviário remunerado de cargas, desde que atenda aos requisitos estabelecidos para o exercício da atividade econômica em uma das seguintes categorias: (a) Transportador Autônomo de Cargas - TAC; (b) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC; e (c) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC.

3.4. Os números do RNTRC (2020) são expressivos e demonstram os desafios da ANTT em organizar e aperfeiçoar os serviços de cadastro e manutenção dos transportadores, pois até julho de 2020 estavam inscritos 905.593 transportadores, distribuídos em mais de 4.900 municípios, com aproximadamente 2,2 milhões de veículos cadastrados, como visto no infográfico 1:



Fonte: ANTT: RNTRC em números. Disponível em: <<https://public.tableau.com/profile/antt1720#/vizhome/RNTRCemNumeros/Dashboard>>. Acesso em julho de 2020.

3.5. Somente em 2019 foram realizados 1.067.532 de pedidos no RNTRC, tais como cadastro, recadastro, alteração de dados, movimentação de frota e alteração de adesivo (que não é mais obrigatório, desde junho de 2019). Importa destacar que no caso da desobrigação do uso do adesivo do RNTRC nos veículos, uma recente Avaliação de Resultado Regulatório da ANTT^[1] apresentou estimativa da redução de custos ao setor de mais de R\$ 63 (sessenta e três) milhões, para um período de 5 (cinco) anos.

3.6. Atualmente os procedimentos de inscrição e manutenção no RNTRC ocorrem por meio eletrônico, chamado RNTRC Digital ou de forma descentralizada, por meio das entidades que atuam em cooperação com a ANTT. Há, portanto, cerca de 340 pontos cadastrados para atendimento aos transportadores.

3.7. A revisão da regulação do RNTRC foi incluída na Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2019-2020 por meio da Deliberação nº 317^[2], de 19 de março de 2019 e, ao longo desses cinco anos de aplicação da Resolução no 4.799/2015, foram identificadas algumas oportunidades de melhoria, que possibilitarão uma melhor aplicação e acompanhamento da observância da norma pelos usuários e, por outro lado, uma maior aderência da norma a realidade do mercado.

3.8. Os principais itens identificados, até o momento, são:

- a) Revisão de nomenclatura, dados e documentos exigidos para cadastro no RNTRC;
- b) Revisão do documento que caracteriza a operação de transporte e avaliação dos impactos na fiscalização;
- c) Revisão das responsabilidades e limitações para a atuação do responsável técnico;
- d) Revisão das obrigações e sanções.

3.9. Diante das oportunidades de melhoria identificadas, são esperados os seguintes resultados:

- a) Atualização e melhoria da Resolução nº 4.799/2015, de forma a possibilitar uma maior aderência do mercado às exigências normativas e, por outro lado, torná-la mais aderente à realidade do mercado;
- b) Processo de inscrição e manutenção de cadastro do RNTRC mais adequado ao atual contexto do mercado;
- c) Melhor delimitação das responsabilidades e limitações para a atuação do responsável técnico;
- d) Documento que caracteriza a operação de transporte mais adequado para o acompanhamento do mercado e para a fiscalização deste;
- e) Melhor adequação entre as obrigações e penalidades.

IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.10. De acordo com o Guia Orientativo de AIR da Presidência da República (GUIA, 2018), “*um componente-chave em qualquer AIR é o correto entendimento e delineamento do problema que inicialmente chamou a atenção da agência, órgão ou entidade. Trata-se do ponto de partida para todo o trabalho analítico que será desenvolvido ao longo da AIR. Somente a partir de uma definição clara do problema, de suas causas e consequências será possível identificar as possíveis soluções e escolher a melhor alternativa de ação para atingir os objetivos desejados*”.

3.11. Considerando que as Resoluções da ANTT que regulamentaram o RNTRC não foram objeto de Análise de Impacto Regulatório - AIR, pois na época não era obrigatória, faz-se necessário identificar o problema e as causas raízes que impulsionaram a criação da Lei nº 11.442, de 2007, de modo a facilitar a contextualização dos resultados regulatórios advindos desses atos normativos.

3.12. Assim, para a definição do problema, usaremos a metodologia apresentada pelo Manual de AIR e ARR da ANTT (2020).

3.13. O problema é uma situação indesejada que advém de naturezas diversas tais como falhas de mercado, falhas regulatórias, riscos não aceitáveis ou objetivos sociais, requerendo soluções e uma possível intervenção regulatória. Nesse sentido, conforme orienta o referido Manual, para auxiliar na definição do problema, é importante inicialmente classificá-lo conforme sua natureza.

3.14. Para tanto, é necessário, em primeiro lugar, buscar as razões que levaram a criação da Lei nº 11.442, de 2007, analisando a exposição de motivos da referida norma legal, bem como os dados históricos e as características do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil naquele período.

3.15. O Projeto de Lei nº 4.358, [3] de 2001 (posteriormente convertido na citada Lei), teve por objetivo disciplinar o transporte rodoviário de cargas, a responsabilidade do transporte e os mecanismos de sua operação.

3.16. Do voto do Relator do projeto colhem-se os seguintes argumentos:

"A iniciativa de disciplinar o transporte rodoviário de cargas no Brasil é das mais salutares, haja vista que o setor, apesar de sua importância, enfrenta grandes dificuldades justamente pela ausência de normas que regulem a atividade.

Com efeito, o setor convive com uma competição extremamente nociva e predatória originada da absoluta liberdade de acesso à atividade, o que gera um excesso de oferta e cria graves distorções em seu desempenho. Uma delas é a prática de tarifas irrisórias, de fretes abaixo do custo. Esse tipo de artifício tem estimulado o transporte com excesso de carga, o que promove a degradação das rodovias e afeta a segurança do tráfego, e tem também propiciado a gradual extinção dos transportadores autônomos.

Observa-se, também, que o mau serviço prestado por muitas transportadoras aventureiras vem estimulando o surgimento do chamado "setor de carga própria", que apesar de menos eficiente acaba por prejudicar o mercado das transportadoras realmente competentes e sérias.

Por sua vez, a inexistência de normas legais expõe todos os envolvidos no processo de transporte (empresas, autônomos, embarcadores) a um grande vazio jurídico que só permite o acúmulo de demandas judiciais caras, demoradas e desgastantes, especialmente na área trabalhistas e de seguros.

Muitos desses problemas afloraram na histórica paralisação dos caminhoneiros, ocorrida em julho de 1999.

Não faltaram iniciativas em nosso País no sentido de disciplinar o transporte rodoviário de cargas, que variaram entre a criação de um Registro e Cadastro do Transportador Rodoviário de Cargas (Portaria DG-05 de fevereiro de 1978) e a entrada em vigor de um Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens (Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, revogou essas iniciativas.

Se examinarmos a experiência estrangeira, vemos que não são poucos os países das Américas e da Europa que estabelecem exigências para os transportadores rodoviários de carga, de forma a assegurar a livre competição, oferecer maiores garantias aos embarcadores, evitar a concorrência desleal e prevenir a redução fraudulenta de custos. O Brasil, ao evitar a regulamentação do transporte rodoviário de carga está portanto, caminhando em sentido contrário ao de uma tendência mais moderna e comprovadamente eficiente.

O projeto de lei que ora examinamos propõe a reversão da atual posição brasileira. O disciplinamento por ele proposto segue a tendência mundial de disciplinar o transporte de carga sem contar, por exemplo, com tabelamento de fretes ou concessão de linhas.

Ressalte-se inclusive que o Congresso Nacional quando da tramitação do Projeto de Lei que criou a Agência Nacional de Transporte Terrestre, incluiu dispositivo fixando que dependeria de autorização o exercício da atividade de transporte rodoviário por conta de terceiros mediante remuneração.

Vetado pelo Senhor Presidente da República, o dispositivo foi substituído pelo artigo 14-A constante da MP 2201 de 28 de junho de 2001, que na sua essência reproduz o disposto no artigo 3º do Projeto. A única diferença é que a Lei 10233/01 no seu artigo 26, inciso IV já transferiu para a ANTT a competência para organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas, motivo pelo qual sugerimos para o art. 3º, do projeto redação contida na emenda no 01.

(...)

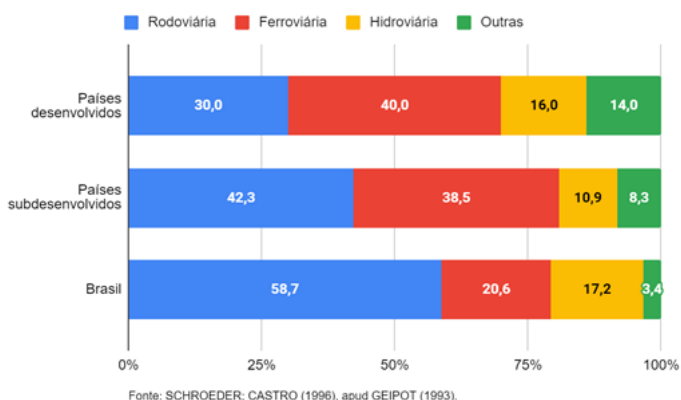
Por todas as vantagens constantes nessa proposição, somos pela aprovação do PL no 4.358/01 com as emendas que apresentamos." (Destacamos)

3.17. Como citado na exposição de motivos, de fato, a greve dos caminhoneiros de 1999 foi considerada uma das mais impactantes naquela época (GZH GERAL, 2018), por ter fechado as principais rodovias, paralisado fábricas, impedido entregas do comércio, afetado o abastecimento de metrópoles e provocado prejuízo à economia do País na ordem de bilhões de reais. Entretanto, não foi a única, pois desde 1979 foram registradas diversas paralisações e na maioria das vezes, os caminhoneiros não tiveram suas demandas atendidas.

3.18. De fato, os estudos relacionados ao setor apontavam que mais da metade da carga transportada no país é realizada através de rodovias. Tal situação decorreu da priorização do Governo Federal às políticas públicas de transporte para o modal rodoviário, associada a expansão da indústria automobilística, pelo menos até a década de 70 (SCHROEDER; CASTRO, 1996).

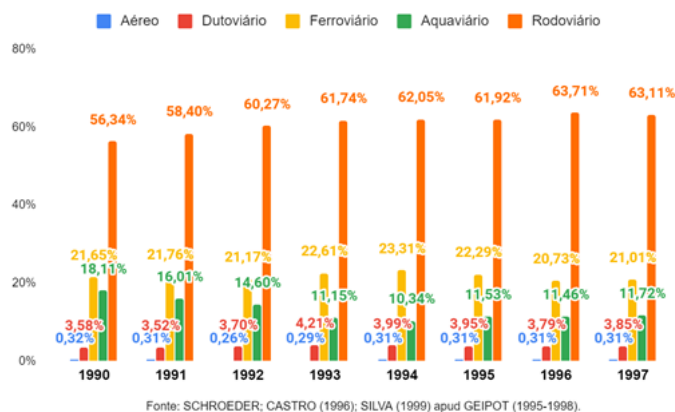
3.19. Nesse quadro, SCHROEDER; CASTRO (1996) detalha que no início da década de 90, "o Brasil ainda apresenta uma distribuição modal no transporte de carga excessivamente centrada na rodovia, decorrente de um processo que se estendeu por várias décadas e onde predominou o crescimento rápido e desproporcional do segmento rodoviário relativamente ao conjunto das demais modalidades. Assim, o setor de transportes apresenta-se no Brasil de hoje segundo características que o diferenciam dos países desenvolvidos e até mesmo de grande parte dos subdesenvolvidos". O gráfico 1 expõe essa realidade:

Gráfico 1: Matriz de transporte de carga: comparação internacional (em %)



3.20. Na mesma linha, os dados nacionais do período de 1990 a 1997 relacionam a excessiva priorização conferida ao modal rodoviário à evolução da quantidade de carga transportada, como visto no gráfico 2:

Gráfico 2: Distribuição percentual da carga transportada por modal, no período de 1990 a 1997



3.21. Em resumo, segundo VILLELA, et al (2014, apud FLEURY, 2003), "A atividade de transporte brasileira vem aumentando sua participação no Produto Interno Bruto (PIB). Entre os anos de 1985 e 1999 sua representatividade passou de 3,7% para 4,3% no PIB brasileiro. Entre os anos de 1970 e 2000, o setor de transportes cresceu cerca de 400%, enquanto o crescimento do PIB foi de 250%. Este crescimento foi fortemente influenciado pela desconcentração geográfica da economia brasileira nas últimas décadas, na direção das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste".

3.22. Como diagnóstico do panorama das empresas de transporte de cargas na década de 90, SCHROEDER; CASTRO (1996 apud GUALDA, 1996) ainda ressaltam:

"A administração das empresas, sejam elas públicas ou privadas, carece, em geral, do conhecimento e da aplicação de conceitos e técnicas capazes de proporcionar a racionalização de suas atividades e, conseqüentemente, a atuação dessas empresas de forma a alcançar os objetivos de minimização de custos e de maximização da qualidade dos produtos ou serviços por elas oferecidos. No caso específico da logística, constata-se que a maioria das empresas brasileiras ainda não tem uma consciência clara do que seja um planejamento logístico.

Assim, ainda são incipientes os esforços voltados para a aplicação da intermodalidade, o que poderia representar grandes reduções de custo, já que a ineficiência global da infraestrutura provoca custos extras em todos os segmentos da economia". (Destacamos)

3.23. A pesquisa de SILVA (1999) também destaca que as empresas transportadoras daquela época eram de certa forma ineficientes e desorganizadas, e ressaltou a necessidade de regulamentação do setor:

"Outra ação também bastante significativa é o prévio estabelecimento de um programa de transportes. Geralmente as empresas de transporte de carga prestam seus serviços na medida em que são solicitadas, incorrendo em problemas usuais como insuficiência na taxa de utilização dos veículos, aumento da quilometragem percorrida etc." (Destacamos)

3.24. Ainda nesta linha, SILVA (1999) realizou pesquisa para mensurar a produtividade das principais empresas do setor, utilizando diversos indicadores, cujas principais conclusões foram:

- As medidas e estratégias que são utilizadas na prática pelas empresas, visando a obtenção de índices de desempenho ainda são escassas;
- O próprio conceito de produtividade, além de outros como eficiência, eficácia, qualidade de serviço etc., são entendidos de forma parcial e confusa pelas pessoas responsáveis pela gestão operacional de muitas empresas;
- As empresas ainda utilizam de forma tímida as medidas de desempenho que são fundamentais no processo de redução de custos e aumento na produtividade global.

3.25. Noutro polo, segundo FABIAN (2000), na conjuntura dos transportadores de cargas autônomos na década de 90, estes eram os mais afetados pelos períodos de sobressaltos e modificações no contexto econômico daquele período. Tal fragilidade era atribuída ao baixo poder de barganha e na dificuldade de assimilar novos métodos e tecnologias para o desenvolvimento do trabalho. Destacou ainda que:

"O simples acesso ao crédito para a aquisição de caminhões, por exemplo, permite que pessoas despreparadas e/ou inabilitadas ingressem na atividade de transporte - em detrimento de toda uma classe profissional.

De modo geral, no Brasil, é possível a constituição de empresas de transportes sem que o empreendedor tenha um mínimo de preparo para a atividade que pretende desempenhar. O despreparo faz com que custos, mal analisados pelo transportador, acabe gerando problemas sociais e não sucesso. Grande oferta de caminhões e pouca especialização, para o desempenho do transporte, provocam queda e deterioração nas tarifas de fretes.

(...)

Frequentemente, verifica-se que o transportador autônomo ou de empresa, não está preparado para interpretar corretamente os riscos do seu empreendimento, assim passa a ser significativo o número de transportadores que se veem excluídos do mercado, prematuramente". (Destacamos)

3.26. Diante do exposto, observa-se que o setor de transporte rodoviário de cargas era um dos mais importantes do ponto de vista econômico para o país, mas ao mesmo tempo "marginalizado", carente de políticas públicas específicas para o desenvolvimento sustentável dos agentes envolvidos, além de políticas de defesa da concorrência. Essa exigência adquiria especial importância devido à complementaridade e, ao mesmo tempo, à competição entre os diferentes sistemas de transporte (PIRES; PICCININI, 1999).

3.27. Em resumo, segundo NAKAMURA (2003), para os defensores da regulamentação do setor havia uma necessidade de conter o chamado "excesso de oferta" gerado pelo livre acesso ao mercado, o que desencadearia graves distorções no setor do transporte, principalmente a prática do frete com preço abaixo da tabela, com maus serviços prestados e com conseqüente estímulo ao crescimento do setor de carga própria, com grande insegurança jurídica.

3.28. Destarte, sob a ótica da classificação da natureza dos problemas regulatórios, percebem-se as características de "falha de mercado", tais como assimetria de informações entre o Governo e o agentes do mercado, bem como "falhas regulatórias", pois as tentativas de solucionar os problemas eram insuficientes, agravando-os e gerando conseqüências desastrosas ao bem-estar social e à economia do país.

3.29. Nesse sentido e partindo da premissa de que um dos pontos mais sensíveis para o sucesso de qualquer política pública ou regulatória é a coordenação entre antes a fim de assegurar a conformidade com os objetivos governamentais mais amplos, a exposição de motivos do Projeto de Lei nº 4.358, de 2001, e os estudos apresentados possibilitam inferir, sob a visão do legislador, o problema regulatório existente à época, bem como as referências de suas causas e conseqüências, como pode ser visualizado na árvore do problema na figura 1 abaixo:

Figura 1: Árvore do problema regulatório

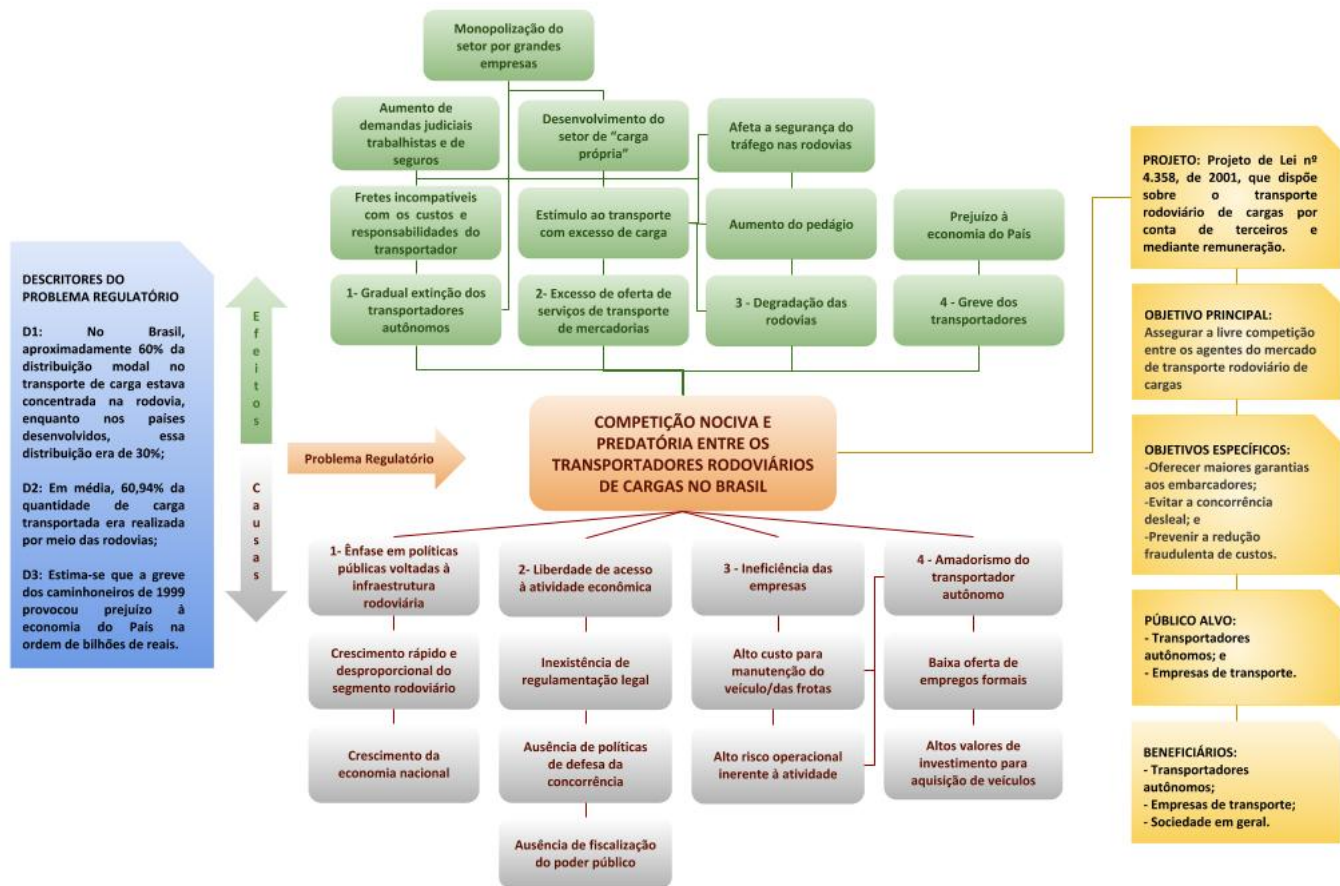


Tabela 1: Descrição da árvore do problema.

DESCRIÇÃO DA ÁRVORE DO PROBLEMA		
Problema Regulatório:	Competição nociva e predatória entre os transportadores rodoviários de carga no Brasil.	
Causas Principais e Secundárias:	1- Ênfase em políticas públicas voltadas à infraestrutura rodoviária:	<ul style="list-style-type: none"> • Crescimento rápido e desproporcional do segmento rodoviário; • Crescimento da economia nacional.
	2- Liberdade de acesso à atividade econômica:	<ul style="list-style-type: none"> • Inexistência de regulamentação legal; • Ausência de políticas de defesa da concorrência; • Ausência de fiscalização do poder público.
	3- Ineficiência das empresas:	<ul style="list-style-type: none"> • Alto custo para manutenção das frotas; • Alto risco operacional inerente à atividade.
	4- Amadorismo do transportador autônomo:	<ul style="list-style-type: none"> • Baixa oferta de empregos formais; • Alto custo para manutenção do veículo; • Alto risco operacional inerente à atividade; • Altos valores de investimento para aquisição de veículos.
Efeitos Principais e Secundários:	1- Gradual extinção dos transportadores autônomos:	<ul style="list-style-type: none"> • Fretes incompatíveis com os custos e responsabilidades do transportador; • Aumento das demandas judiciais trabalhistas e de seguros; • Monopolição do setor por grandes empresas.
	2- Excesso de oferta de serviços de transporte de mercadorias	<ul style="list-style-type: none"> • Estímulo ao transporte com excesso de carga; • Desenvolvimento do setor de "carga própria"; • Monopolição do setor por grandes empresas.
	3 - Degradação das rodovias	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento do pedágio; • Afeta a segurança do tráfego nas rodovias; • Aumento das demandas judiciais trabalhistas e de seguros.
	4 - Greve dos transportadores	

- Prejuízo à economia do País.

Descritores do Problema Regulatório:	D1: No Brasil, aproximadamente 60% da distribuição modal no transporte de carga estava concentrada na rodovia, enquanto nos países desenvolvidos, essa distribuição era de 30%; D2: Em média, 60,94% da quantidade de carga transportada era realizada por meio das rodovias; D3: Estima-se que a greve dos caminhoneiros de 1999 provocou prejuízo à economia do País na ordem de bilhões de reais.
Projeto:	Projeto de Lei nº 4.358, de 2001, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.
Objetivo Principal:	Assegurar a livre competição.
Objetivos Específicos:	<ul style="list-style-type: none"> • Oferecer maiores garantias aos embarcadores; • Evitar a concorrência desleal; • Prevenir a redução fraudulenta de custos.
Público Alvo:	<ul style="list-style-type: none"> • Transportadores autônomos; • Empresas de transporte.
Beneficiários:	<ul style="list-style-type: none"> • Transportadores autônomos; • Empresas de transporte; • Sociedade em geral.

Fonte: Elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT. Setembro de 2020.

IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.30. Conforme a metodologia descrita no Manual de AIR e ARR da ANTT (2020), “ainda dentro do entendimento do problema, é necessário identificar quais são os indivíduos, instituições e/ou grupos afetados por ele e de que forma esses agentes são afetados. A maneira como o problema impacta esses atores, que pode ser diferente para cada um, está relacionada com os impactos das alternativas de solução para cada grupo. Nesta etapa, deve-se identificar, quando possível, se esses agentes têm contribuído para a permanência ou agravamento do problema, e se poderiam atuar, eles mesmos, para evitar ou atenuar os efeitos do problema”.

3.31. Sob essas premissas, destacamos os principais atores, suas atividades ou atribuições vinculadas ao setor; seus interesses e receios, bem como as formas de interferência, sejam positivas ou negativas, no alcance do objetivo da política pública, como visto na tabela 2:

Tabela 2: Análise de Atores

Análise de Atores				
Atores Chaves	Atividades ou Atribuições	Interesse (I) / Receio (R)	Capacidade Reativa	Capacidade Pró-Ativa
<i>Quais são os principais atores envolvidos?</i>	<i>Quais são as atribuições legais ou atividades desenvolvidas pelo ator?</i>	<i>Quais os interesses (I)/ receios (R) que o ator tem quanto ao desenvolvimento do projeto?</i>	<i>De que forma o ator pode impactar negativamente os objetivos do projeto?</i>	<i>De que forma o ator pode impactar positivamente os objetivos do projeto?</i>
Poder Executivo Federal, Estadual (e DF) e Municipal	Estabelecimento de diretrizes e da política pública	(I) Desenvolvimento econômico (R) Paralisação da economia - greves	Omissão na definição e execução da política pública	Criar políticas de defesa da concorrência e fomento ao desenvolvimento do setor
Congresso Nacional	Aprovação de Leis	(I) Senadores e Deputados, Partidos Políticos: atender as demandas de seus eleitores (R) Não ter consenso dos congressistas para aprovação das leis	Aprovar leis que garantam a isonomia entre os agentes do mercado	Aprovar leis que beneficiem de forma isonômica os agentes do mercado
Poder Judiciário	Análise e julgamento das demandas judiciais	(I) Definição de regras claras para o exercício da atividade econômica - segurança jurídica (R) Ausência de regras, elevando o número. de processos	Demora no julgamento dos processos	Julgamento célere das demandas judiciais
Ministério da Infraestrutura	Coordenação da execução das políticas públicas	(I) Coordenar de forma eficiente a execução das políticas definidas pelo Governo Federal (R) Não ter condições técnicas/orçamentárias para coordenar a execução da política	Demora/ineficiência na implementação da política	Promover de maneira eficiente a execução da política pública para o setor
ANTT	Regulamentação e fiscalização da política pública	(I) Definir regras claras e objetivas, harmonizando os interesses de todos os agentes do mercado e do Governo Federal (R) Não ter capacidade técnica e orçamentária para realizar a regulamentação e a fiscalização	Definir regras isonômicas para os agentes do mercado Realizar fiscalização ineficiente	Definir regras justas para o exercício da atividade econômica pelos agentes do mercado Realizar fiscalização eficiente
DNIT e DERs	Manutenção das rodovias	(I) Que a ANTT e a PRF promovam fiscalização eficiente para reduzir o transporte de carga em	Não executar a manutenção das rodovias	Executar a manutenção das rodovias

		excesso e os danos causados ao pavimento (R) Que a ANTT e a PRF não consigam coibir o transporte de carga em excesso		
Polícia Rodoviária Federal	Fiscalização e prevenção de acidentes nas rodovias federais	(I) Que a ANTT e o DNIT consigam desempenhar suas funções (R) Que a ANTT e o DNIT não consigam desempenhar suas funções	Omissão na fiscalização	Executar a fiscalização de forma eficiente, coibindo o transporte de carga em excesso e prevenindo acidentes nas rodovias
Associações e Entidades de Classe	Atender aos interesses dos associados	(I) Apresentar propostas de melhorias para o setor aos entes públicos e exigir que sejam atendidas (R) Não terem seus pleitos atendidos pelos entes públicos	Fazer <i>lobby</i> para direcionar políticas somente aos seus associados	Fazer <i>lobby</i> para que as políticas sejam apropriadas a todos os agentes do mercado
Empresas de transporte de cargas	Explorar a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas	(I) Segurança jurídica e incentivos governamentais para o exercício da atividade econômica (R) Mercado sem regras definidas, concorrência desleal e ausência de incentivos do governo	Exercer concorrência desleal e monopolizar o mercado Fazer <i>lobby</i> para direcionar políticas à somente seus interesses	Fazer <i>lobby</i> para que as políticas sejam apropriadas a todos os agentes do mercado
Transportadores Autônomos	Explorar a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas	(I) Segurança jurídica e incentivos governamentais para o exercício da atividade econômica (R) Mercado sem regras definidas, concorrência desleal e ausência de incentivos do governo	Realizarem greves e <i>lobby</i> para direcionar políticas somente aos seus interesses	Fazer <i>lobby</i> para que as políticas sejam apropriadas a todos os agentes do mercado
Fabricantes de veículos de transporte de cargas	Fornecer veículos e insumos para o exercício da atividade econômica	(I) Políticas de incentivo ao desenvolvimento do setor (R) Ausência de políticas de incentivo ao desenvolvimento do setor	Aumentar os custos de aquisição de veículos e insumos	Reduzir os custos de aquisição de veículos e insumos
Concessionárias de rodovias outorgadas	Explorar a atividade econômica de exploração das rodovias	(I) Que a ANTT e a PRF promovam fiscalização eficiente para reduzir o transporte de carga em excesso e os danos causados ao pavimento (R) Que a ANTT e a PRF não consigam coibir o transporte de carga em excesso	Não efetuar investimentos para melhoria da rodovia Não realizar manutenção da rodovia.	Atuar em parceria com a ANTT e PRF para conscientizar os transportadores, de modo a coibir transporte de carga em excesso e reduzir acidentes.
Sociedade em geral	Consumo dos produtos transportados	(I) Ter maior acessibilidade aos produtos, com custos menores, maior qualidade (R) Baixa oferta e qualidade de produtos, preço elevado	Deixar de consumir determinados produtos	Realizar consumo consciente, exigindo maior qualidade dos produtos, preços menores e menor tempo de entrega

Fonte: Elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT. Setembro de 2020.

IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

3.32. Considerando a identificação do problema e suas causas e efeitos, é necessário apontar se a ANTT possui competência legal para propor a regulamentação da atividade econômica. Conforme o Manual de AIR e ARR da ANTT (2020), “essa identificação é importante, uma vez que a Agência não pode atuar fora do que lhe é legalmente permitido e, ainda, é possível que apenas algumas causas-raízes encontradas estejam dentro do seu escopo de atuação, restringindo os objetivos do projeto”.

3.33. Nesse sentido, a tabela 3 apresenta o rol de atos normativos que atribuem competência à ANTT para tratar da regulamentação do setor de transporte rodoviário de cargas:

Tabela 3: Identificação da Base Legal

Lei nº 10.233, de 2001 (Lei de criação da ANTT)	Art. 14-A O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC). Art. 22 Constituem a esfera de atuação da ANTT: (...) IV – o transporte rodoviário de cargas; Art. 26 Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário: (...)
--	---

	<p>IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;</p> <p>(...)</p> <p>V – habilitar o transportador internacional de carga;</p>
<p>Lei nº 11.442, de 2007 (Dispõe sobre o RNTRC)</p>	<p>Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.</p> <p>Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:</p> <p>I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;</p> <p>II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.</p>
<p>Resolução ANTT nº 4.799, de 2015 (Revogou a Resolução nº 3.056, de 2009)</p>	<p>Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC, além de instituir as infrações e penalidades relacionadas.</p>

Fonte: Elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT. Setembro de 2020.

4. ANÁLISE DA EFICÁCIA DA REGULAÇÃO

DESENHO DO MODELO LÓGICO

4.1. Para identificação da eficácia da regulação, o cenário ideal é que a identificação dos resultados esperados da ação tenha sido realizada quando da sua formulação, validada pela realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR, pois isso permite acompanhar se os resultados observados seguiram o caminho planejado.

4.2. Entretanto, considerando que a Lei n. 11.442, de 2007, foi regulamentada pela Resolução nº 3.056, de 2009, posteriormente revogada pela Resolução ANTT nº 4.799, de 2015, e que essas Resoluções não foram objeto de AIR, e o curto prazo disponibilizado para a conclusão desta avaliação, propõe-se nesta etapa, o desenvolvimento de um modelo lógico causal simplificado, baseado nas informações do banco de dados do RNTRC, entrevistas com a área técnica da ANTT responsável, associada à revisão de estudos acadêmicos relacionados ao tema, no período de 2009 a 2019.

4.3. De acordo com o GUIA (2018), um procedimento de avaliação bastante utilizado “é a estruturação de uma cadeia de resultados conforme a organização do modelo lógico da política, que consiste em uma sequência de etapas hipoteticamente causais até a obtenção dos resultados. Contudo, cabe salientar que, comumente, as políticas geram resultados que não são esperados. Por essa razão, é importante realizar avaliações que forneçam subsídios, inclusive, para rever a expectativa de resultados com a intervenção. (...) o modelo lógico é um passo a passo estruturado para demonstrar como os insumos e os processos geram produtos, resultados e seus respectivos impactos. Os insumos, os processos e os produtos compõem a fase de implementação, que está sob o controle e a responsabilidade direta dos gestores da política”.

Diagrama 1: Modelo Lógico - RNTRC

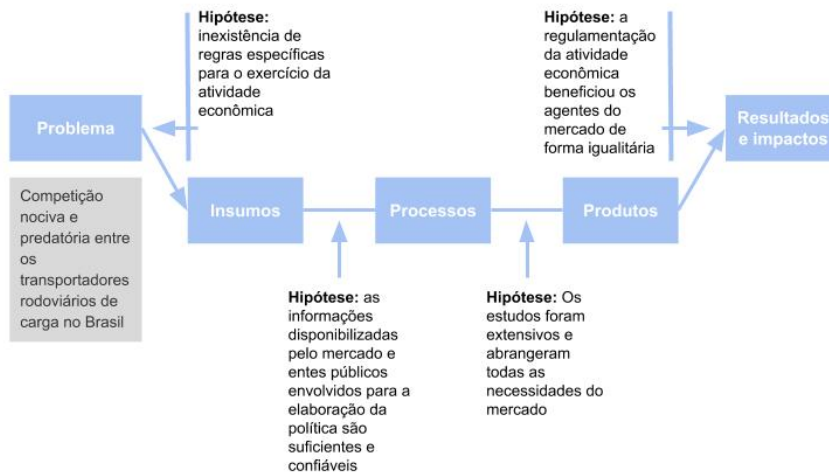


Fonte: Elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT. Setembro de 2020.

4.4. Em complemento, é importante apresentar a “teoria do programa”, a qual envolve a especificação de como e por que uma ação regulatória pode causar determinado desdobramento, investigando as relações causais entre os estágios envolvidos e explicitando como se espera atingir os objetivos da política, materializados nos resultados e nos impactos do modelo lógico (DE TONI, 2020).

4.5. Isto posto, o diagrama 2 explicita a teoria do programa relacionado à ação regulatória do RNTRC:

Diagrama 2: Teoria do programa - RNTRC



Fonte: Elaboração própria COMON/GERAP/SUART/ANTT. Setembro de 2020.

4.6. Como demonstrado no desenho do modelo lógico e da teoria do programa, infere-se que a expectativa do legislador e dos agentes que operam no mercado de transporte rodoviário de cargas, diante das hipóteses levantadas, era o estabelecimento de regras claras e benéficas aos envolvidos, de modo que o exercício da atividade econômica estivesse revestida de segurança jurídica e que mitigasse a entrada de concorrentes despreparados e sem condições mínimas, tanto administrativas quanto econômicas, de modo a assegurar uma competição justa e promover o desenvolvimento do mercado.

INDICADORES RELACIONADOS AO MODELO LÓGICO

4.7. Com base no modelo lógico proposto, tem-se a indicação dos dados a serem monitorados durante a execução da intervenção para que se possa medir seu desempenho e identificar o que pode não estar funcionando como planejado. Assim, deve-se apontar quais são os indicadores da política associados aos componentes do modelo lógico, como esses indicadores são monitorados, se são de fato monitorados (GUIA, 2018).

4.8. Entretanto, após pesquisa extensiva, não foram encontrados indicadores relacionados diretamente às etapas descritas no modelo lógico, fato este que prejudica a realização de análise comparativa para verificar a evolução da implementação da política.

4.9. Não obstante, outros indicadores foram encontrados na pesquisa realizada, mas se referem a informações relacionadas ao panorama do mercado após a regulamentação do RNTRC, os quais serão utilizados posteriormente para subsidiar a análise dos resultados da ação regulatória.

ANÁLISE DA TEORIA DO PROGRAMA

4.10. A criação do RNTRC se baseia na premissa de assegurar uma competição justa para aqueles que exercem a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas no Brasil.

4.11. A teoria do programa pode ser resumida com base na hipótese a seguir:

“A regulamentação da atividade econômica de transporte rodoviário de cargas no Brasil irá oferecer segurança jurídica e maiores garantias aos transportadores, reduzindo a concorrência desleal e promovendo o desenvolvimento do setor”.

4.12. Conforme a estruturação do modelo lógico, a princípio, a regulamentação do RNTRC por meio de Resoluções da ANTT seria suficiente para assegurar a livre competição no setor. Entretanto, a literatura disponível, que avalia em certos aspectos os impactos deste regulamento não é consensual sobre a existência de efeitos positivos sobre o mercado.

4.13. Como será visto no item “4.6. Evidências e Resultados”, estudos acadêmicos e levantamentos de dados realizados pela ANTT demonstram que a regulamentação dessa atividade não obteve o resultado esperado, gerando distorções na relação entre os agentes do mercado e maiores custos relacionados a efetivação do registro em si.

IDENTIFICAÇÃO DE FATORES RELEVANTES DE CONTEXTO

4.14. Nesta etapa, o foco da análise recairá sobre a Resolução nº 4.799, de 2015, que revogou a Resolução nº 3.056, de 2009 e estabeleceu procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC, além de instituir as infrações e penalidades relacionadas.

4.15. De acordo com informações constantes no Projeto de Atuação Responsiva - PAR (Processo SEI nº 50500.322047/2019-87, relatório nº 3606086) a motivação técnica para a atualização da regulamentação foi pautada nas seguintes premissas:

- a) Obtenção de informações reais sobre a movimentação de cargas nas rodovias brasileiras;
- b) Redução do tempo de viagem (menos tempo no pedágio e na fiscalização);
- c) Profissionalização do setor;
- d) Redução de custos socioambientais (poluição, acidentes, etc);
- e) Possibilidade de rastreamento de carga;
- f) Simplificação do processo de cadastro e fiscalização do transporte com a implantação do RNTRC eletrônico e estabelecimento de parcerias com outras entidades governamentais (DENATRAN, RFB, Conselho Nacional de Política Fazendária, entre outros);
- g) Atendimento ao disposto na lei ordinária.

4.16. Não obstante, assim como visto na Resolução nº 3.056, de 2009, e anteriores, percebe-se que houve preocupação da equipe técnica da ANTT em preservar a essência da Lei nº 11.442, de 2007, ao destacar dentre suas premissas a profissionalização e o desenvolvimento do setor, os quais, em princípio, vão ao encontro do objetivo da Lei.

4.17. A Resolução nº 4.799, de 2015, inovou (i) ao propor a simplificação do processo de cadastro e fiscalização do transporte com a implantação do RNTRC eletrônico; (ii) ao estabelecer requisitos obrigatórios para registro do Responsável Técnico da empresa; (iii) na opção de realização da prova por meio presencial ou eletrônico, como etapa para aprovação no curso específico; (iv) na obrigatoriedade da demonstração da idoneidade dos sócios, dos diretores ou dos responsáveis legais da ETC e da CTC e do Responsável Técnico mediante declaração em formulário eletrônico; (v) em novas diretrizes para a identificação eletrônica do veículo e fiscalização; (vi) no estabelecimento de parcerias com outras entidades governamentais, tais como DENATRAN, Receita Federal, Conselho Nacional de Política Fazendária, entre outros, para fins de compartilhamento das informações de cadastro, dentre outras atualizações; (vii) em utilizar o RNTRC como subsídio à estruturação de banco de dados sobre a movimentação de cargas nas rodovias brasileiras, de forma a conhecer melhor a dinâmica do mercado.

IMPLEMENTAÇÃO DA AÇÃO REGULATÓRIA

4.18. Considerando as limitações do cronograma para conclusão deste trabalho, não será possível aplicar a metodologia de avaliação de implementação da política, conforme preconiza o guia prático de análise *ex post* (GUIA, 2018).

4.19. Entretanto, em análise simples e direta, partindo-se do mapeamento descrito no modelo lógico, pode-se constatar que os produtos foram efetivamente entregues aos beneficiários, por meio das diretrizes da Lei nº. 11.442, de 2007, bem como sua regulamentação, por meio das Resoluções nº 3.056, de 2009, e Resolução nº 4.799, de 2015, esta última atualmente vigente.

EVIDÊNCIAS E RESULTADOS

Custos para a efetivação do registro

4.20. De início, é importante destacar que as primeiras regulamentações do RNTRC foram efetivadas de forma a cumprir os requisitos da Lei nº. 11.442, de 2007, mas objetivando fins de simples registro e acompanhamento, cujos dados seriam utilizados somente para estudos do mercado, sem a criação de ferramentas de controle ou fiscalização, como apontado por VILLELA et al (2012), à época:

"Até o dia 8 de janeiro de 2007, quando ocorreu a publicação da Lei nº. 11.442/07, não existia legislação específica que definisse exigências para a entrada e a saída no mercado de TRC. Como declara a própria ANTT (2009b), a regulação por ela exercida, por meio das resoluções, visava a fins precipuamente estatísticos para o estudo do mercado. Não tinha, portanto, fins de controle ou de fiscalização; apenas de acompanhamento.

(...)

Até há pouco tempo, as informações a respeito do setor eram escassas e essa falta de conhecimento mais detalhado era atribuída ao fato de não existirem mecanismos que possibilitassem, ao Governo e aos órgãos de fiscalização, o devido acompanhamento da sua evolução (Roviriego et. al, 2006). Atualmente, ainda há uma carência de informações sobre o setor, principalmente com relação à carga transportada". (Destacamos)

4.20. Ao longo dos últimos cinco anos de aplicação da Resolução nº 4.799, de 2015, foram identificadas oportunidades de melhoria que possibilitaram uma melhor aplicação e acompanhamento da observância da norma pelo mercado, bem como uma maior aderência da norma à realidade atual.

4.21. Assim, atualmente, a Resolução nº 5.898, de 2020, possibilitou a adequação do art. 14 da Resolução nº 4.799, de 2015, ao modelo de RNTRC Digital, que é uma nova maneira do transportador solicitar o seu cadastro, gerenciar frota (inclusão e exclusão de veículos) e manter suas informações atualizadas no RNTRC.

4.22. O RNTRC Digital permitirá ao transportador solicitar os serviços referentes ao RNTRC diretamente pela internet e de forma gratuita, não sendo necessário comparecer a um ponto de atendimento ou encaminhar documentos.

4.23. Entretanto, considerando a obrigatoriedade do registro, a ANTT, no decorrer dos anos, firmou acordo de cooperação técnica com entidades representativas das categorias de transportador: empresas, sindicatos e cooperativas, para auxiliarem na execução dos procedimentos de inscrição e manutenção do RNTRC.

4.24. Assim, ainda existe a alternativa de que o transportador busque atendimento presencial, por meio dessas entidades, em Pontos de Atendimento distribuídos pelo País (aproximadamente 340 pontos), onde são cobrados valores a título de ressarcimento dos custos inerentes a prestação desses serviços.

4.25. Quanto a exigência de comprovação de experiência do transportador autônomo (TAC) e do responsável técnico (RT) por meio de curso específico (art. 6º, Resolução nº 4.799, de 2015), a ANTT celebrou o Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2012 para que a prova seja aplicada pelo SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte-SEST/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte-SENAT).

4.26. A prova é aplicada de forma gratuita para os candidatos contribuintes do SEST/SENAT e seus dependentes e os não contribuintes pagam uma taxa de R\$ 50,00. Além de aplicar a prova a entidade oferece de forma gratuita, em seu sítio eletrônico, cursos na modalidade EAD tanto para o TAC^[4] (84 horas) quanto para o RT^[5] (125 horas).

4.27. Porém, de acordo com a página "Perguntas Frequentes - RNTRC - item 2.21", disponibilizado no site da ANTT, além do SEST/SENAT, a ANTT admite certificados de aprovação emitidos pelas empresas listadas abaixo, por meio de decisão judicial:

- Estrada Fácil Escola e Editora Eletrônica (liminar);
- FÊNIX - Colégio e Cursos LTDA-ME (liminar);
- IMPACTO - Formação e Treinamento Profissional de Trânsito LTDA-ME (liminar);
- IMPACTO - Presidente Prudente Treinamento de Trânsito e Transporte LTDA-ME (liminar).
- IDTRANSP - Instituto de Desenvolvimento, Legalização e Qualificação Profissional dos Sistema de Trânsito, Transporte Rodoviário de Cargas e de Passageiros (transitado em julgado).

4.28. Pela internet não foi identificado o valor do curso cobrado por essas empresas. Mas outras empresas não conveniadas, que usam logomarcas similares à ANTT e prestam consultoria para cadastro do RNTRC (serviço de despachante) oferecem em seus sítios eletrônicos os cursos para TAC e RT. Em consulta na internet é possível verificar que cobram valores de até R\$ 300 para o registro e até R\$ 520,00 pelo curso específico:

Imagem 1: Cursos específicos para TAC e RT de empresas não conveniadas com a ANTT

Curso TAC/ETC

Curso Online - Específico para o ANTT RNTRC:

CURSO TAC PARA AUTONOMOS = R\$ 420,00
TAC (Transportes Autônomo de Cargas) Online
 O curso aborda as competências e habilidades necessárias para que o transportador possa exercer suas funções no mercado de transporte de cargas com a qualidade e a segurança exigidas pelo mercado. Ele apresenta os principais conhecimentos necessários para que o transportador gere sua atividade com sucesso.

Objetivo: Capacitar os profissionais autônomos que estão em exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, para desempenhar a sua função com maior eficiência e atender às exigências contidas na Resolução ANTT Nº 4799 DE 27/07/2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

CURSO DE RESPONSÁVEL TÉCNICO PARA EMPRESAS - ETC = R\$ 520,00
Empresas - R.T.E.C. (Responsável Técnico de Empresas de Transporte de Cargas).

CURSO ONLINE
 Atenção: **obrigatório** a Habilitação de Responsável Técnico no **Cadastro Novo** ou na **Renovação** de cadastro vencido a mais de 05 anos.

Este curso destina-se aos Responsáveis Técnicos de Empresa de Transporte Rodoviário de Carga (ETC). O Curso para Responsável Técnico tem o objetivo de atender às exigências contidas na Resolução ANTT Nº 4799 DE 27/07/2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Essa Resolução dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, realizado por terceiros, mediante remuneração. O curso aborda as competências e habilidades necessárias para que o Responsável Técnico possa exercer suas funções de gerenciamento e de gestão da ETC. Também, possibilita que o Responsável Técnico entregue o mercado de transporte de cargas e gere sua empresa com a qualidade e a segurança exigidas pelo mercado.

Objetivo: Curso para Responsável Técnico tem o objetivo de atender às exigências contidas na Resolução ANTT Nº 4799 DE 27/07/2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: <<http://www.rntrc-antt.com.br/artigos>> Acesso em: 24 de setembro de 2020.

The screenshot shows the ANTT Legal website interface. At the top, there is a navigation bar with the ANTT Legal logo and contact information: WhatsApp (28 99900 9116 / 27 99851-4609), office hours (Seg - Sex: 7:00 - 21:00), and an email contact (contato@anttlegal.com.br). Below the navigation bar, the main heading is "Cursos TAC ou ETC". Underneath, there are four informational cards:

- O que é preciso para ter o certificado de curso?** Apenas fornecer a sua CNH ou RG e CPF.
- É preciso fazer alguma prova?** Não, você não precisa realizar nenhuma prova ou similar.
- Quanto custa o certificado?** O Valor de certificação no curso TAC ou ETC é de R\$ 350.
- Em quanto tempo sai o certificado?** O seu certificado fica pronto em até 24 horas após ter feito o pedido em nosso site.

On the right side of the page, there is a vertical menu with three buttons: "Cadastro na ANTT", "Renovar ANTT", and "Incluir Veículo".

Fonte: <<https://www.anttlegal.com.br/cursos/>> Acesso em: 24 de setembro de 2020.



Fonte: <<https://www.centralantt.com.br/>> Acesso em: 24 de setembro de 2020.

4.29. Percebe-se que o motivo para que outras empresas queiram oferecer o serviço, já que o SEST/SENAT oferece o serviço de forma praticamente gratuita, é que ainda existe demanda por parte dos usuários. Tanto que não só oferecem, como algumas recorreram ao judiciário para garantirem esse direito. Portanto, é fato que existe custo financeiro aos candidatos à TACs ou RTs que procuram por essas demais empresas.

4.30. Assim, segundo estimativas da área técnica, 80% da categoria tem que arcar com esse fardo mediante o pagamento pela prestação de serviços das entidades representativas do setor, e que uma parcela dos TAC e RT adquiram os cursos específicos ofertados na internet, é possível traçar uma estimativa do custo global do registro do RNTRC.

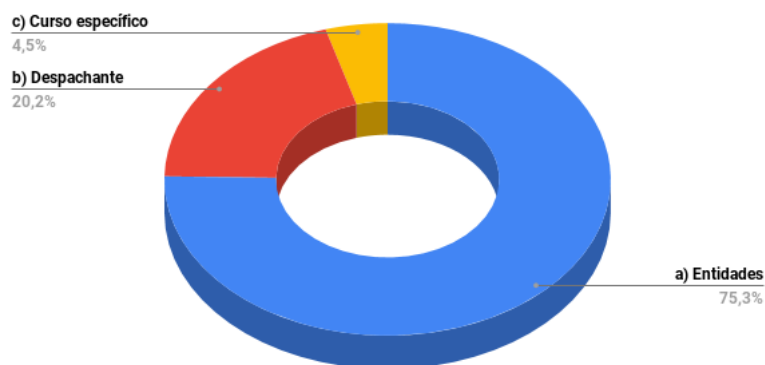
4.31. Segundo cálculos preliminares realizados pela equipe técnica da Gerência de Regulação Aplicada - GERAP/SUART, estima-se que o custo do fardo regulatório do RNTRC (dados de 2018/2019)^[6], englobando (i) o valor cobrado pelas entidades representativas; (ii) contratação de serviços de despachante e (iii) curso específico para TACs e RTs, seja de aproximadamente R\$ 228 milhões ao ano para o setor, como exposto na tabela 4, a seguir:

Tabela 4: Custos estimados do RNTRC para o setor.

Descrição	Valor (anual, em R\$)
a) Valor cobrado pelas entidades representativas	171.568.642
a.1) Recadastro	64.881.617
a.2) Movimentação de frota	106.687.024
b) Contratação de despachante	46.025.371
c) Curso específico para TAC e RT	10.222.069
TOTAL	227.816.082

Fonte: Gerência de Regulação Aplicada - GERAP/SUART/ANTT (2020).

Gráfico 3: Distribuição dos custos estimados do RNTRC para o setor



Fonte: Gerência de Regulação Aplicada - GERAP/SUART/ANTT (2020)

Infrações ao descumprimento da Resolução nº 4.799, de 2015

4.32. Até meados de 2018, a fiscalização do RNTRC, ancorada no Capítulo V (Das Infrações e Penalidades) da Resolução nº 4.799, de 2015, era, em grande parte, realizada de maneira presencial por meio da ação dos Fiscais da ANTT lotados nos postos de fiscalização de excesso de peso (vulgo "balanças") ao

longo das principais rodovias federais.

4.33. Em março do mesmo ano, a ANTT (ANTT, 2018) lançou o programa Canal Verde Brasil, uma rede inteligente de acompanhamento e mapeamento dos fluxos logísticos nos corredores e de integração de base dados interagências, distribuída por meio de 55 pontos de leitura espalhados por todo o território nacional, que utilizam a tecnologia de OCR (*Optical Character Recognition*), que coleta a identificação do veículo por meio da leitura dos caracteres da placa.

4.34. O programa faz parte da política voltada para a desburocratização e redução do custo logístico, com objetivo principal de aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional. A lógica do Canal Verde Brasil é a percepção eletrônica e permanente de fluxos de transporte nos principais corredores logísticos do país e a integração entre bancos de dados da ANTT e de parceiros estratégicos, como a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Superintendência de Seguros Privados (Susep), a Receita Federal do Brasil (RFB), o Ministério do Trabalho (MT), secretarias estaduais de fazenda, entre outros. Dessa forma, é possível agregar valor ao dado captado e utilizá-lo para fins regulatórios, tributários, de segurança, e, sobretudo, de produção de dados, informações e conhecimento acerca dos fluxos logísticos.

4.35. Com as informações obtidas pelos pontos de leitura, a ANTT pode utilizar os bancos de dados disponíveis para buscar subsídios relevantes. Por exemplo, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) fornece os dados do veículo e do transportador. Com o Operador Nacional dos Estados (ONE) é possível obter as informações relativas ao Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos (MDF-e) e ao Bilhete de Passagem Rodoviário Eletrônico (BP-e), fundamentais para a fiscalização do cumprimento da legislação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros para gerar informações e conhecimentos desse mercado de transporte.

4.36. Com a operação dos postos de pesagem por agente remoto, ou seja, a substituição do agente da autoridade no local por Sistemas Automatizados e Integrados (SAI), esse posto ganha inteligência eletrônica e se transforma num ponto de leitura do Canal Verde Brasil, já que em único momento é fiscalizado o peso e as dimensões; é apurada eventual evasão da área de pesagem; e são realizadas outras fiscalizações relativas à legislação de transporte e à tributária.

4.37. Segundo informações disponibilizadas pelo *hotsite*^[7] do Canal Verde Brasil, até outubro de 2020 foram realizadas mais de 152 milhões de fiscalizações de veículos de forma remota.

4.38. Em relação às infrações (multas) impostas aos transportadores que descumprem os dispositivos da Resolução nº 4.799, de 2015, a Nota Técnica nº 4117/2020/CRTRC/SUROC^[8] apresenta quantitativo de multas relacionadas ao RNTRC, no período de 2018-2019, presentes nos sistemas SISMULTAS e SIFAMA, conforme pode ser visto na tabela 5:

Tabela 5: Multas relacionadas ao RNTRC entre 01/01/2018 e 30/08/2019

Art. 36 (Res. ANTT no 4.799/2015) Constituem infrações, quando:	No de Multas	%	% Acum	Relação com demais dispositivos	Demais dispositivos da Res. ANTT nº 4.799/2015 relacionados
VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração: a) sem portar o documento obrigatório de que trata o art. 22 desta Resolução ou não apresentar Nota Fiscal de que trata o art. 32: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);	9.663	31,08	31,08	art. 22 art. 32	Art. 22. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o art. 744 do Código Civil. Art. 32. O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar os horários de chegada e saída do veículo automotor de carga nas dependências dos respectivos estabelecimentos. § 4º A não apresentação da Nota Fiscal referente à carga transportada, quando da fiscalização referente ao cumprimento do disposto neste artigo, ocasionará multa nos termos do art. 36, inciso VIII, alínea "a".
I - o transportador, inscrito ou não no RNTRC, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais); (Redação dada pela Resolução 5847/2019/DG/ANTT/MI)	7.472	24,04	55,12	art. 38 art. 39 art. 40	Art. 38. Sem prejuízo dos documentos requeridos por normas específicas, é obrigatória a apresentação à fiscalização, pelo transportador ou motorista, do documento que caracteriza a operação de transporte. Art. 39. O fiscal poderá reter, mediante Termo de Retenção, os documentos necessários à comprovação da infração. Art. 40. A fiscalização poderá ocorrer nas dependências do TRRC e serão verificados, além dos documentos que caracterizam as operações de transporte, outros documentos que se façam necessários para a efetiva averiguação da regularidade do RNTRC.

<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>b) sem indicar o número da apólice do seguro contra perdas ou danos causados à carga, acompanhada da identificação da seguradora na documentação que acoberta a operação de transporte: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);</p>	5.759	18,53	73,64	art. 23	<p>Art. 23. O documento que caracteriza a operação de transporte deverá ser emitido antes do início da viagem contendo, no mínimo, as seguintes informações:</p> <p>X - identificação da seguradora e o número da apólice do seguro e de sua averbação, quando for o caso;</p>
<p>II - o contratante contratar o transporte rodoviário remunerado de cargas de transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição vencida, suspensa ou cancelada: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);</p>	2.831	9,11	82,75	art. 4º	<p>Art. 4º É obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no RNTRC do TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:</p>
<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>e) sem estar inscrito no RNTRC: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);</p>	1.291	4,15	86,90	art. 4º	<p>Art. 4º É obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no RNTRC do TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:</p>
<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>c) em veículo automotor de carga ou implemento rodoviário não cadastrado na frota do transportador rodoviário remunerado de cargas inscrito no RNTRC: multa de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais);</p>	1.278	4,11	91,02	art. 6º	<p>Art. 6º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:</p> <p>I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC:</p> <p>e) ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de até três veículos automotores de carga categoria "aluguel" na forma regulamentada pelo CONTRAN.</p> <p>II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC:</p> <p>f) ser proprietário ou arrendatário de, no mínimo, um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN.</p> <p>III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC:</p> <p>g) ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de pelo menos um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN. (Redação dada pela Resolução 5081/2016/DG/ANTT/MT)</p>
<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>d) com o registro no RNTRC suspenso ou vencido: multa de R\$ 1.000,00 (mil reais);</p>	1.212	3,90	94,91	art. 4º	<p>Art. 4º É obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no RNTRC do TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:</p>
<p>VII - o transportador inscrito ou não no RNTRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração em veículo de categoria "particular": multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);</p>	743	2,39	97,30	art. 5º art. 6º	<p>Art. 5º O transportador que detenha propriedade ou posse de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria "particular" será considerado como Transportador de Carga Própria - TCP.</p> <p>§1º É vedada ao TCP a cobrança de frete ou de qualquer valor discriminado que caracterize a remuneração pelo transporte.</p> <p>§2º As obrigações e penalidades aplicadas ao TRRC inscrito no RNTRC previstas nesta Resolução não se aplicam ao TCP com exceção do</p>

					<p>disposto nos incisos I e VII do Art. 36, desta Resolução.</p> <p>Art. 6º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:</p> <p>I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC:</p> <p>e) ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de até três veículos automotores de carga categoria "aluguel" na forma regulamentada pelo CONTRAN.</p> <p>II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC:</p> <p>f) ser proprietário ou arrendatário de, no mínimo, um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN.</p> <p>III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC:</p> <p>g) ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de pelo menos um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN. (Redação dada pela Resolução 5081/2016/DG/ANTT/MT)</p>
<p>V - o TRRC: (Redação dada pela Resolução 5847/2019/DG/ANTT/MI):</p> <p>a) deixar de atualizar as informações cadastrais: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e suspensão do registro até a regularização;</p>	490	1,58	98,88	art. 12	<p>Art. 12. O transportador deverá providenciar a atualização no cadastro sempre que ocorrerem alterações nas informações prestadas à ANTT.</p>
<p>IV - o embarcador ou destinatário emitir o documento obrigatório definido no art. 32 desta Resolução para fins de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro e mediante remuneração, em desacordo ao regulamentado: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);</p>	185	0,60	99,48	art. 32	<p>Art. 32. O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar os horários de chegada e saída do veículo automotor de carga nas dependências dos respectivos estabelecimentos.</p>
<p>III - o embarcador ou destinatário deixar de fornecer documento comprobatório do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou apresentar informação em desacordo com o art. 32: multa de 5% sobre o valor da carga, limitada ao mínimo de R\$550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais).</p>	60	0,19	99,67	art. 32	<p>Art. 32. O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar os horários de chegada e saída do veículo automotor de carga nas dependências dos respectivos estabelecimentos.</p>
<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>f) sem contratar o seguro contra perdas ou danos causados à carga ou empreender viagem com apólice em situação irregular: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);</p>	51	0,16	99,83	art. 33	<p>Art. 33. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros, previsto em Lei, toda a operação de transporte contará com seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato de transporte, podendo o seguro ser contratado:</p>
<p>V - o TRRC: (Redação dada pela Resolução 5847/2019/DG/ANTT/MI):</p> <p>c) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais); (Redação dada pela Resolução 5847/2019/DG/ANTT/MI)</p>	22	0,07	99,90	art. 40	<p>Art. 40. A fiscalização poderá ocorrer nas dependências do TRRC e serão verificados, além dos documentos que caracterizam as operações de transporte, outros documentos que se façam necessários para a efetiva averiguação da regularidade do RNTRC.</p>
<p>VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:</p> <p>g) com o registro cancelado no RNTRC: multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)</p>	21	0,07	99,97	art. 4º	<p>Art. 4º É obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no RNTRC do TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:</p>

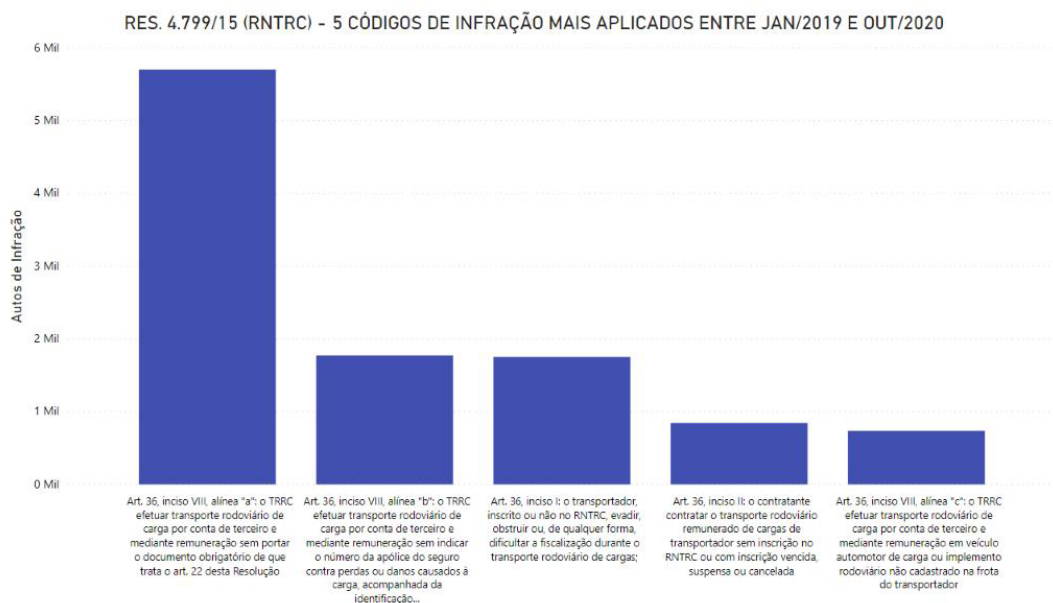
V - o TRRC: (Redação dada pela Resolução 5847/2019/DG/ANTT/MI): b) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos;	7	0,02	99,99	art. 10	Art. 10. A solicitação de inscrição, atualização e recadastramento no RNTRC será efetuada, por meio de formulário eletrônico devidamente preenchido, pelo transportador ou por seu representante formalmente constituído e identificado, em local a ser indicado pela ANTT. § 3º O transportador ou seu representante formalmente constituído e identificado declarará, sob as penas da Lei, a veracidade das informações, o conhecimento e a concordância de todos os termos e condições estabelecidas.
VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração: h) para fins de consecução de atividade tipificada como crime: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter registro pelo prazo de até 2 (dois) anos.	2	0,01	100,00	Lei 11.442 (art. 21)	Não foi identificada correlação com dispositivos da Res. Antt no 4.799/2015.
TOTAL	31.087	100	100	-	-

Fonte: Nota Técnica SEI nº 4117/2020/CRTRC/GERET/SUROC/DIR (4034507), Processo nº 50500.064598/2020-54.

4.39. Conforme se pode notar em uma análise preliminar, mais de 2/3 do total de multas dizem respeito à inconformidades relacionadas à posse ou apresentação de documentação exigida ou ações a fim de dificultar a ação da ANTT.

4.40. Nessa mesma linha, o Relatório SUFIS - Agenda Regulatória (Biênio 2021-2022)^[9] apresenta o gráfico 4, destacando os 5 (cinco) códigos de infração mais aplicados entre janeiro de 2019 à outubro de 2020:

Gráfico 4: Principais infrações aplicadas ao descumprimento da Resolução nº 4.799, de 2015.



Fonte: Relatório SUFIS Contribuições à Agenda Regulatória 2021-2022 (4231791), Processo SEI nº 50500.091078/2020-14.

4.41. Em análise, a Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS, destacou em seu relatório:

a) A maior infração constatada se deve em grande parte ao intrincado modelo fiscal vigente no país, onde para a execução de um transporte é exigida a emissão de inúmeros documentos distintos, o que torna a ocorrência de erros muito comum;

b) A questão de seguro da carga também é bastante polêmica, e há anos está tentando ser resolvida, tanto pela ANTT, quanto pela SUSEP;

c) Grande parte das multas por evasões são decorrentes de uma distorção na interpretação da legislação de trânsito e da ANTT, que fez com que durante muitos anos fosse o auto de infração mais lavrado na SUFIS (depois das multas de excesso de peso). Mas, esta situação está se conformando a cada ano, com a aplicação da multa de trânsito de evasão, e não a multa de transportes;

d) A autuação no contratante de transportador com problemas no seu cadastro junto ao RNTRC é bastante relevante para a garantia da conformidade regulatória, e tem sido observada em procedimentos mais efetivos de fiscalização, como as auditorias nos transportadores e o uso do Canal Verde Brasil;

e) A multa por veículo não cadastrado na frota poderia ser evitada se a ANTT tivesse integração plena e eficaz com a base de dados do DENATRAN hospedada no SERPRO.

4.42. Diante do quadro detectado, nota-se que algumas das infrações mais frequentes dizem respeito a aspectos mais protocolares, sendo assim recomendável que, no âmbito de uma futura AIR, seja aprofundada (uma vez que tal proposição já consta na Nota Técnica nº 4117/2020/CRTRC/GERET/SUROC/DIR) a análise da relevância dessas infrações, tendo como critério a diferenciação por risco regulatório, frente aos objetivos atuais da regulamentação, com a possibilidade inclusive de ocorrência de revisão aprofundada de dosimetria das penalidades, além do incremento de respostas

regulatórias de caráter mais educativo ,como por exemplo, advertência ou recomendações. Nesse diapasão, uma opção a ser analisada seria a associação indireta de infrações com alto potencial lesivo (como, por exemplo, a infração por excesso de peso) ao Sistema Nacional de Viação - SNV à suspensão do RNTRC. Tal hipótese inclusive-foi alvo de consulta formal, por parte da SUART, à Procuradoria Federal junto à ANTT, que se manifestou favoravelmente sobre a possibilidade jurídica por meio do Parecer nº00447/2020-PF-ANTT/PGF/AGU, juntado aos autos do Processo nº 50500.099551/2010-10, conforme destaque a seguir:

"Assim, entendo juridicamente viável que essa Agência considere, na regulamentação de requisitos para obtenção do RNTRC, a reincidência de infração por excesso de peso. Contudo, não se trataria de uma simples reincidência de qualquer infração, sendo necessária, para as situações de suspensão aventadas nesta manifestação, a adoção de penalidade mais gravosa que restrinja a possibilidade de direção pelo transportador, ou a adoção de medida administrativa que impeça a utilização do veículo que tenha sido indicado no âmbito do RNTRC."

4.43. Nos parágrafos abaixo, pode-se expor, de maneira simplificada, a tese que sustenta a conclusão citada.

4.44. O excesso de peso é uma das infrações mais danosas e de maior frequência no setor, ele representa mais de 60% das penalidades aplicadas pela Superintendência de Fiscalização – SUFIS e gera enormes danos ao pavimento rodoviário, tendo grande papel nos custos de manutenção e conservação da infraestrutura rodoviária e, conseqüentemente, no valor da tarifa.

4.45. A obrigação de trafegar sem excesso de peso e a respectiva infração são deveres de conduta regidos pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB. A regulamentação dessas infrações não está na esfera de atuação da Agência, estando na esfera do Sistema Nacional de Trânsito – SNT. No entanto, cabe à Agência fiscalizar, autuar e aplicar essas penalidades, em colaboração com os objetivos do Sistema Nacional de Viação – SNV.

4.46. Embora a associação entre os temas de transporte e trânsito não pareça, em um primeiro momento, muito usual, ela existe e é bastante robusta, em função do objetivo comum entre o SNV e o SNT, qual seja: garantir o transporte seguro.

4.47. Esclarecida a associação entre os sistemas, o próximo passo é detalhar como se daria a associação entre o CTB e a Lei nº 11.442/2007. Aquele prevê, em seu art. 231, penalidades e medidas administrativas associadas ao excesso de peso, que vão desde a retenção temporária do veículo (medida administrativa) até a aplicação de multas de natureza grave. Segundo os arts. 256 e 259, a reincidência contumaz nessas infrações gera um acúmulo de pontos na carteira, que, por sua vez, pode resultar na suspensão do direito de dirigir ou até mesmo na cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

4.48. A partir desse ponto, por meio de uma leitura harmoniosa, é possível associar o alcance (e a perda transitória) dos requisitos para obtenção do RNTRC (o primeiro, diz respeito à necessidade de o transportador ser proprietário ou co-proprietário de pelo menos 1 (um) veículo; o segundo, diz respeito à exigência de, pelo menos 3 (três) anos de atividade ou aprovação em curso específico), previstos na Lei nº 11.442/2007, às infrações e penalidades mencionadas acima. O trecho do Parecer abaixo permite compreender melhor a ideia.

"Quanto ao primeiro aspecto, entendo poder ser suspenso o RNTRC quando o único veículo automotor de carga mencionado em seu Registro tiver sido removido (tal qual ocorre com as medidas administrativas previstas no art. 231, VI e VII, do CTB), suspensão essa que duraria até que regularizada a situação, ou até que outro veículo automotor de carga pudesse ser indicado para fins de preenchimento dos requisitos previstos no art. 2º, § 1º, I, e § 2º, II, da Lei nº 11.442, de 2007.

40. Quanto ao segundo aspecto, entendo que no âmbito da competência regulatória desta Agência para dispor sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 2007, poder-se-ia considerar como exigência curricular que tanto o TAC como a ETC, ou mesmo a Cooperativa, estejam habilitadas para dirigir, ou mais, que não tenham tido esse direito suspenso ou cassado pelo período de experiência exigido na lei, ou ainda que tenha cumprido a frequência obrigatória em curso de reciclagem, nos termos do art. 256 c/c arts. 257, § 9º, e 259 do CTB.

41. Nesse segundo aspecto, o fundamento para essa correlação entre a Lei nº 11.442, de 2007, e o CTB estaria (i) na exigência de idoneidade – literalmente alocada somente à ETC, mas que, em uma leitura conjunta com a exigência vaga de "experiência" poderia ser estendida a todas as modalidades de transporte; (ii) no foco da atividade exercida que é uma atividade que pressupõe o trânsito regular

pelos rodovias federais concedidas; (iii) na responsabilidade atribuída explicitamente ao transportador ou conjuntamente com o embarcador, conforme art. 257, §§ 5º, 6º e 7º, do CTB; e (iv) na responsabilidade objetiva atribuída aos órgãos e entidades do SNT quanto aos danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro, conforme art. 1º, § 3º, do CTB.

42. É certo que a aplicação das penalidades previstas no CTB pressupõe a sua prévia apuração em processo administrativo próprio que também é regulamentado naquele Código. Assim, somente após o trânsito em julgado administrativo das penalidades relacionadas com a direção é que se poderia admitir a suspensão do RNTRC. O mesmo não ocorre com a remoção de veículo, já que, nessa situação, em se tratando de medida administrativa a ser aplicada, não incide o dever de submissão à garantia de contraditório e ampla defesa."

4.49. Diante do exposto, resta claro que é juridicamente possível vincular a reincidência de infração por excesso de peso à aplicação de penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB que restrinjam a habilitação para dirigir, bem como à aplicação de medida administrativa de remoção de veículo (também prevista no CTB).

Indicadores e contextualização dos resultados da ação regulatória

4.50. Noutro polo, alguns estudos mostram indícios de que a regulamentação do RNTRC não foi suficiente para mitigar um dos efeitos do problema regulatório, a exemplo da oferta de valores de fretes incompatíveis com os custos e responsabilidades do transportador, como aponta o estudo realizado por ARAÚJO, et al (2014).

4.51. O referido estudo trata de análise comparativa de custos e fretes praticados por autônomos e empresas que realizam transporte rodoviário de cargas, no eixo São Paulo-Rio de Janeiro. Desta análise, destacam-se os seguintes indicadores:

- a) A Região Sudeste foi responsável por 56,4% do PIB nacional;
- b) A população total de transportadores autônomos que atuam no Brasil corresponde a 671.000, dos quais 51% operam na Região Sudeste;
- c) Em geral, o custo de aquisição de veículo é 15% menor para a empresa, em comparação ao preço pago pelo autônomo;
- d) O preço do frete calculado para o autônomo é 39,06% inferior ao preço do frete calculado para a empresa.
- e) O autônomo deveria receber R\$ 2.773,63 de frete, enquanto, na prática, recebe R\$ 1.924,00, ou seja, um valor 44% inferior ao que deveriam realmente receber.
- f) Os custos fixos são bastante expressivos para a empresa (24,32%), mas de baixo peso para o autônomo (6,69%).
- g) Os custos variáveis possuem grande expressividade no preço final do frete do autônomo (64,20%), e baixa expressividade para a empresa (28,05%).
- h) Em relação a "outras despesas", a empresa e o autônomo têm custos proporcionalmente iguais ao valor final do frete, com cerca de 19%;
- i) A margem do lucro operacional é proporcional à receita auferida pela operação de ambos, aproximadamente 10%.

4.52. Ao final, ARAÚJO, et al (2014) conclui que:

a) Foi possível verificar que a **comoditização do produto de transporte gera a redução da lucratividade de todos os atores envolvidos nesta atividade. (...) há indícios de que os autônomos estão sendo prejudicados**, como relatam nas entrevistas. Considerando todos os custos que deveriam ser incorporados na composição do frete, o autônomo deveria receber R\$ 2.773,63 de frete, enquanto, na prática, recebe R\$ 1.924,00, ou seja, um valor 44% inferior ao que

deveriam realmente receber. Isto se deve a grande oferta de serviços de autônomos, a prática de “valores tabelados” de fretes, sem oportunidades para a negociação e ao próprio desconhecimento, por parte dos autônomos de seus custos reais;

b) O preço do frete calculado para a empresa (R\$3.174,25) é 7% superior ao que foi pesquisado junto às empresas em campo (R\$2.964,00), o que gera indícios de que os valores praticados pelas empresas no mercado de fretes estão distorcidos, conforme relatado pelos entrevistados. Isto é uma consequência da comoditização do produto de transporte. Atualmente, não existem diferenças significativas entre as opções e níveis de serviços oferecidos pelos prestadores de serviços, de modo que as decisões dos clientes são baseadas apenas no custo. Esse fenômeno leva à queda da lucratividade e maior concorrência;

c) Os preços praticados no mercado de fretes brasileiros não passam por nenhum controle governamental. Este fator tem como vantagem a abertura para a livre negociação e concorrência, entretanto, na prática, o que se pode observar é a imposição de valores preestabelecidos pelos contratantes deste serviço. Tais valores, que são obtidos por pesquisa das próprias empresas junto às concorrentes, nem sempre remuneram adequadamente os custos inerentes à operação de transporte.

d) Com os valores de fretes atualmente praticados no mercado de transporte, seria impossível para o transportador autônomo arcar com todos os custos operacionais e de gerenciamento, o que faz com que ele tenha que se submeter às distorções relacionadas à profissão, tais como: grande jornada de trabalho, dificuldade em trocar o veículo, negligenciar as manutenções do veículo, dentre outras. (Destacamos)

4.53. Ainda na questão da comoditização, SALLES (2017) detalha mais e esclarece que o neologismo ocorre quando um produto ou serviço torna-se padronizado, suas características diferenciadoras ficam menos perceptíveis, conforme pode ser visto abaixo:

“Ao tratarmos um produto como commodity, admite-se que se trata de algo que possui critérios de produção, classificação, certificação, normas e regras de comercialização legalmente constituídas, cuja base transacional comercial é o preço, uma vez que as demais características estão “pré-estabelecidas” e são de domínio geral.

São exemplos típicos deste mercado: petróleo, minério, grãos, dentre outros, que têm seus preços geridos por bolsas e associações internacionais, as quais exercem um controle rigoroso sobre o valor de cada produto.

Com o passar do tempo e com os avanços tecnológicos experimentados pela humanidade, tornou-se possível a produção em maior escala e com melhor qualidade, consequentemente causando dificuldade de diferenciação aos olhos do consumidor.

(...)

Um dos mercados em que a “comoditização” se estabeleceu foi o de transporte rodoviário de cargas, quando, ao longo dos anos, o produto principal, o “frete”, passou a ser tratado pelos embarcadores (i) sem diferenciação e, portanto, avaliado somente pelo preço apresentado pelo prestador do serviço, sem o parâmetro da qualidade”.(Destacamos)

4.54. Essa perda da capacidade de diferenciabilidade e maior sujeição à uma única variável (o preço), naturalmente reduziram em muito o poder de mercado dos ofertantes desse serviço, em especial dos transportadores autônomos, conforme já destacado anteriormente.

4.55. SALLES (2017) finaliza com a conclusão de que aquelas empresas que estejam na situação acima descrita: com seu poder de mercado severamente reduzido e consequentes dificuldades de cobrir ao menos os custos operacionais terão uma única saída. Tal saída é a agregação de outros serviços ao seu portfólio, que possam gerar diferenciação mercadológica, ou seja, uma “descomoditização”.

4.56. Embora não por meio da agregação de outros serviços, na seção destinada a recomendações, é sugerido o estudo da utilização de mecanismos de Atuação Responsiva – ARE, como por exemplo a produção e publicização de um cadastro positivo de transportadores que, durante determinado período, não incorreram em infrações associados à TRC. Tal mecanismo vai ao encontro dos conceitos de economia comportamental que visam, por meio da manipulação da arquitetura de escolhas disponíveis, influenciar o usuário da ação regulatória.

4.57. Saindo do aspecto da comoditização e adentrando em estudos que abordam outros aspectos, MORAES, et al (2013), realizou estudo cujo objetivo foi distinguir as características do perfil empreendedor de motoristas de três categorias do transporte rodoviário de carga: funcionários, agregados e autônomos, obteve as seguintes conclusões:

a) A categoria que se mostrou com uma maior capacidade de assumir riscos calculados foi a de motoristas autônomos. Esta categoria apresentou índices de 29% e 12% superior a motoristas funcionários e agregados, respectivamente;

b) A categoria de motoristas autônomos obteve as maiores médias para quase todos os índices de atributos do perfil empreendedor, com exceção do atributo “detecta oportunidades”;

c) Pode-se presumir que a falta de motoristas para as transportadoras pode estar relacionada à saída desses motoristas que empreenderam e se tornaram autônomos. Estes resultados permitem presumir que as características empreendedoras influenciam na decisão de motoristas funcionários para que deixem o vínculo formal com empresas de transporte, empreendam e se tornem trabalhadores autônomos. (Destacamos)

4.58. A pesquisa de LOPES (2015), apresenta o panorama de um setor em crise:

“Em resumo, as situações que comprometem a prestação adequada do serviço de Transporte Rodoviário de Cargas – TRC, apresentadas neste artigo, compreendem: ausência de infraestrutura e investimentos, elevados custos de transporte, e excesso de oferta de caminhões estimulada pelos financiamentos públicos a juros subsidiados, agravada pela inadimplência no pagamento aos credores, principalmente dos TAC (autônomos). A essas, os transportadores acrescentaram outros motivos para as reivindicações e paralisações ocorridas no primeiro semestre de 2015, como a incidência de tributos sobre o diesel e biodiesel (PIS, Cofins e CIDE), o repasse do valor do transporte inferior ao pago pelos embarcadores aos autônomos, o aumento dos custos operacionais em razão da Lei n. 13.103/2015 (Lei dos Motoristas) e os elevados preços dos pedágios.

Diante do exposto, fica clara a necessidade de políticas públicas com a finalidade de adequar a prestação dos serviços de TRC aos parâmetros internacionais. E mais que isso, capaz de permitir, de forma direta, o escoamento da produção agropecuária e, indireta, a redução dos custos de transação. O que não implica lançamento de programas e planos de investimentos por parte do Governo. Envolve, acima de tudo, compromisso na execução do orçamento público previsto para o setor de transportes. Ademais, ampliar investimentos também significa criar ambiente de estabilidade econômica e segurança jurídica para a participação do setor privado. (Destacamos)

4.59. Como citado na exposição de motivos da Lei nº 11.442, de 2007, e na pesquisa de LOPES (2015), uns dos principais fatores que impulsionaram o Governo Federal a implementar políticas públicas para este setor foram as greves dos caminhoneiros. Após a greve de 1999, ocorreram outras paralisações em maio de 2000, julho de 2012, fevereiro e novembro de 2015, tendo como protesto comum, dentre outros, o baixo preço do frete.

4.60. Em maio de 2018, ocorreu uma das maiores paralisações de caminhoneiros já vistas pelo País. Com a paralisação da distribuição de produtos essenciais, como alimentos e combustíveis, a sociedade brasileira sofreu uma das maiores crises de abastecimento da história. Em dez dias de paralisação, o prejuízo estimado para a economia brasileira foi de R\$ 15,9 bilhões, aproximadamente 0,2% do Produto Interno Bruto - PIB (HUGO-PEREIRA e ALBAREDA, 2019, apud BRASIL, 2018a).

4.61. De acordo com o estudo de HUGO-PEREIRA e ALBAREDA (2019), que realizou análise da política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas sob a ótica da regulação e da defesa da concorrência, apurou que a frota circulante de caminhões no Brasil saltou de 2,5 milhões em 2010 para 3,4 milhões em 2018, representando um aumento de 34% de veículos de carga. Parte da expansão pode ser atribuída a seguidos programas de financiamento de veículos pesados, com condições facilitadas, como o Procaminhoneiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

4.62. Destaca ainda que “havia um nítido descasamento entre o crescimento da frota habilitada no RNTRC e o crescimento/estagnação da economia brasileira, provavelmente gerando uma maior oferta de serviços de transporte em relação à demanda apresentada, permitindo que os

contratantes/embarcadores pudessem negociar preços de fretes mais baixos”.

4.63. Acrescenta que as reivindicações da greve de 2018 estavam pautadas no constante aumento do preço do diesel, devido à política de preços flutuantes adotada pela Petrobrás, que vinha inviabilizando o setor, também pressionado por parte dos contratantes/embarcadores pela redução dos valores do frete.

4.64. Nesse contexto, pressionado pela sociedade como um todo, o Governo Federal apresentou diversas propostas à categoria, culminando na edição da Medida Provisória nº 832/2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a qual instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PPMTRC), atribuindo à ANTT a elaboração semestral de tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, além de adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento dos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

4.65. Como conclusão, HUGO-PEREIRA e ALBAREDA (2019) aponta:

“A PPMTRC tornou-se também fundamental para a sobrevivência dos caminhoneiros, pois ser caminhoneiro autônomo no país, o profissional independente, proprietário de seu próprio caminhão e responsável por sua própria gestão e negociação com contratantes e embarcadores tornou-se um estilo de vida no Brasil, atraindo cada vez mais interessados. Estima-se que sejam aproximadamente 520 mil ativos. No entanto, eles não formam um grupo de pressão organizado, tornando-se presas fáceis para as empresas.

Por outro lado, a PPMTRC é uma política que poderá cartelizar o mercado de transportes rodoviário de cargas, se adotada a médio e longo prazo. Seria ideal qualificar e profissionalizar cada vez mais os caminhoneiros, em especial os autônomos, para que realizem uma eficaz gestão de seus serviços, a ponto de não aceitar uma oferta de transporte que esteja abaixo do custo de transporte mais a remuneração estipulada.

(...)

A longo prazo, o reequilíbrio da matriz de transportes, como política de Estado, deveria ocorrer objetivando queda de custos logísticos e aumento da produtividade/competitividade do transporte. Existe a preocupação quanto à redução de oportunidades aos caminhoneiros autônomos em razão disso, mas uma política de requalificação profissional aliada a uma estreita regulação do setor preservará os empregos dos motoristas mais eficientes em sua autogestão”. (Destacamos)

IDENTIFICAÇÃO DE PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DA AÇÃO REGULATÓRIA

4.66. A princípio, considerando que a ANTT detém a competência para regulamentar a atividade econômica do transporte rodoviário de cargas, seu escopo de atuação, por meio da edição de Resoluções, fica restrito às determinações legais, impostas pela Lei nº 11.442, de 2007.

4.67. Sob essa ótica, a impressão de VILLELA et al (2012) foi que a partir da vigência da Lei nº. 11.442/07, segundo a ANTT (2009b), o RNTRC passou a servir como instrumento para garantir a profissionalização dos transportadores e a qualidade dos serviços.

4.68. A profissionalização é alcançada pelas restrições de experiência e regularização dos responsáveis pelo transporte, enquanto a melhoria na qualidade dos serviços está baseada na definição clara das atribuições de cada parte, suas obrigações e suas limitações, além de definir algumas obrigatoriedades para o transporte. Ainda que a Lei nº. 11.442 (Brasil, 2007) tenha apresentado as diretrizes da proposta de habilitação do transportador no ano de 2007, as restrições, obrigações e necessidades para sua regulamentação foram esclarecidas apenas em 2008 pela ANTT, através da Resolução nº. 2.550/08, que foi substituída posteriormente pela Resolução nº. 3.056/09.

4.69. Dentre as exigências trazidas por essa Resolução, que conduziram a profissionalização do transportadores de carga, destacaram-se:

- a) A atividade principal da empresa deveria ser somente de transporte rodoviário de cargas;
- b) Exigência da figura do responsável técnico da empresa (RT), com experiência mínima de 3 anos no setor ou ter feito curso específico;
- c) Experiência prévia do transportador autônomo de carga (TAC), com no mínimo 3 anos ou ter feito curso específico;
- d) Idoneidade dos diretores e responsáveis legais das empresas;
- e) Regularidade fiscal e cadastral dos transportadores para realizar os serviços de transporte;
- f) Vedação ao registro de veículos da categoria “particular”, “passageiros” e de veículos na categoria “aluguel” com Capacidade de Carga Útil (CCU) inferior a 500 quilos;
- g) Utilização de veículos arrendados.

4.70. Por fim, VILLELA et al (2012) avalia que, do ponto de vista do transportador, várias consequências da introdução da nova legislação podem ser observadas. Entre elas cabe destacar:

- a) A regularização do exercício da atividade por meio da habilitação formal;
- b) O disciplinamento do mercado para consolidar o uso do conhecimento de transporte e definir a responsabilidade de cada parte;
- c) A obrigatoriedade do registro para ser habilitado a oferecer serviços de transporte remunerado de cargas;
- d) A identificação de parâmetros econômicos, jurídicos legais para regular o mercado, inibindo a participação de transportadores que não estejam minimamente qualificados para o exercício da atividade; e
- e) Propiciou também um maior volume de informações do setor de transporte rodoviário remunerado de cargas aos estudiosos do setor, os quais auxiliam a conhecer melhor o funcionamento e a estrutura desse mercado.

4.71. Entretanto, considerando o período de vigência da regulamentação, especialmente quanto à Resolução nº 4.799, de 2015, foram identificados vários gargalos, inconsistências e efeitos adversos da ação regulatória.

4.72. De início, um dos pontos negativos a se destacar está relacionado a implementação do sistema de controle dos registros do RNTRC. Segundo informações da Superintendência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, obtidas no âmbito do Projeto Atuação Responsiva-PAR, o sistema de banco de dados criado para operacionalização dos registros não foi otimizado para trabalhar com monitoramento por indicadores, fato este que vem gerando gargalos e barreiras na análise dos históricos e avaliação dos resultados advindos da vigência das Resoluções ao longo dos anos.

4.73. Quanto à implementação da ação regulatória em si, em entrevista realizada com os gestores da área, foram levantadas as seguintes impressões:

- a) As iniciativas legislativas relacionadas ao Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas buscam, historicamente, equilibrar as relações comerciais existentes entre o Transportador Autônomo de Cargas e os contratantes / embarcadores;
- b) A visão do legislador nessa relação é de que o TAC é hipossuficiente, não possuindo condições de equilibrar, por iniciativa própria, essa relação comercial. Assim, as leis trazem obrigações ao contratante / embarcador, geralmente na tentativa de diminuir os custos do TAC e impor barreiras de entrada ao mercado;
- c) Corroboram com esses argumentos a criação do Vale-Pedágio (lei nº 10.209/2001), que repassa o custo do pedágio ao contratante do serviço de transporte; a edição da Lei nº 11.442/2007, que além de estabelecer a obrigatoriedade de um registro para exercer a profissão, elenca diversos requisitos para atuação no setor, tais como a necessidade de ser aprovado em curso específico e possuir responsável técnico. Posteriormente, a Lei nº 12.249/2010 acrescenta o art. 5º-A à

Lei nº 11.442/2007, obrigando o transportador a ser pago diretamente em conta corrente, poupança ou outro meio regulamentado pela Agência, proibindo, por exemplo, o pagamento em espécie e a carta-frete; e, recentemente, através da Lei nº 13.703/2018 estabelece uma Política Pública que determina valores mínimos a serem pagos aos transportadores (não só aos autônomos);

d) A Lei nº 11.442/2007, apesar de citar que Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas será exercido por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, impõe, a contrário sensu, uma série de requisitos para o exercício da atividade, revestindo-se em verdadeiras barreiras de entrada;

e) As regulamentações da Agência, desde a Resolução ANTT nº 3.056/2009, vão ao encontro do pensamento do legislador e o banco de dados foi construído com esse pensamento; no entanto, o registro acabou por apenas encarecer e impor barreiras de entrada a uma atividade que deveria ser exercida em regime de livre concorrência. A regulamentação do RNTRC, e as suas periódicas revisões, são apenas um pedaço do cenário legislativo que tentou trazer alguns benefícios para o TAC, mas que, na prática, criou custos a ele e barreiras que mantiveram a concorrência predatória no setor;

f) A revisão atual da norma, na esteira da edição de novas leis, tal como a Lei de Liberdade Econômica, traz uma nova visão, buscando adequar o regulamento para que o banco de dados possa ser utilizado para fins estatísticos e para novas políticas públicas do Estado, respeitando os itens em que o legislador expressamente determinou. Tal visão já havia sido pontuada na concepção da Resolução 4.799/2025, mas problemas na estruturação do banco de dados ainda não viabilizaram tais aplicações de forma consistente.

4.74. Nesse contexto, os gestores da SUROC vislumbram uma regulação mais enxuta, objetiva, clara, por meio de nova resolução que abordará os aspectos realmente necessários da regulação, incluindo elementos que permitirão redução de custos, processos simplificados, atendendo às diretrizes recentes do Governo Federal quanto à necessidade de desburocratizar os processos e os preceitos da recente Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019), que estabelece normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador. Ou seja, a nova resolução que normatizará o RNTRC pretende ser mais eficiente no que diz respeito à regulação do tema.

5. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

5.1. Considerando a hipótese exposta pela teoria do programa da política regulatória em estudo, cabe agora analisar de forma breve se a racionalidade estruturada quando da formulação da política continua válida e se a experiência de execução da política corroborou essa hipótese:

"A regulamentação da atividade econômica de transporte rodoviário de cargas no Brasil irá oferecer segurança jurídica e maiores garantias aos transportadores, reduzindo a concorrência desleal e promovendo o desenvolvimento do setor".

5.2. Diante das evidências e resultados apresentados, restou clara a boa intenção da política em propor a normatização de uma atividade econômica complexa e essencialmente importante para o País, impondo requisitos mínimos de entrada no mercado, exigindo e fornecendo meios para a profissionalização dos transportadores, mas não se mostrou suficiente para alcançar o principal objetivo: a redução da concorrência desleal e predatória.

5.3. Neste aspecto, a regulamentação gerou mais custos para o transportador, criando um "mercado paralelo" de venda de serviços e cursos para a efetivação do registro, mesmo sendo gratuitos; os fretes aquém do custo operacional continuaram a permear o mercado; além de outros fatores, como o constante aumento dos preços dos combustíveis e dos custos de manutenção do veículo.

5.4. Tal situação forçou o transportador autônomo a aumentar sua carga horária de trabalho e transportar carga em excesso para tentar cobrir os custos operacionais, ampliando a concorrência predatória, resultando em enorme insatisfação da categoria, externalizada por meio de diversas greves, que demonstraram o quanto são danosas à economia brasileira.

5.5. HUGO-PEREIRA e ALBAREDA (2019) ressaltam que *"no aspecto concorrencial, tanto o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, como a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEPRAC, entendem ser salutar a ampla concorrência no setor de transporte rodoviário de cargas, em razão dos benefícios ao mercado consumidor, como a oferta de melhores serviços a menores custos. (...) Considerando os aspectos apresentados, conclui-se que ações de curto, médio e longo prazo devem ser tomadas com o objetivo de melhorar a dinâmica do setor de transportes de cargas, além da simples aplicação de tabelamento de fretes"*.

5.6. Na mesma linha, LOPES (2015), alertou que *"a PPMTRC é uma política que poderá cartelizar o mercado de transportes rodoviário de cargas, se adotada a médio e longo prazo"*. Seria ideal qualificar e profissionalizar cada vez mais os caminhoneiros, em especial os autônomos, por meio de política de requalificação profissional, aliada a uma estreita regulação do setor com o propósito de preservar os empregos dos motoristas mais eficientes em sua autogestão.

5.7. Em relação a melhorias na qualidade do serviço prestado, a Resolução nº 4799/2015 ainda não conseguiu fazer com que elas fossem percebidas claramente pelo demandante.

5.8. Essa não percepção da melhoria da qualidade contribui, em alguma medida (uma relação mais precisa ensejaria estudos mais aprofundados, como por exemplo, técnicas econométricas, o que foge do escopo de uma ARR) contribui para a fragilização da condições financeiras-operacionais do prestador, em especial do transportador autônomo, conforme já exposto anteriormente.

5.9. Nesse sentido, a adoção de técnicas de Atuação Responsiva - ARE, como a criação e publicação de um cadastro positivo de transportadores que, durante determinado período, não incorreram em infrações associados à TRC poderia ser melhor estudada no âmbito de uma AIR.

5.10. Tal cadastro teria um duplo papel: (i) para o ofertante do serviço seria um mecanismo de incentivo indutor de maiores níveis na qualidade da prestação do serviço; e (ii) para o demandante seria um fator de diferenciação positiva do serviço prestado (tornando a estrutura de mercado mais próxima de um modelo de competição monopolística), haja vista a maior qualidade, fazendo assim que o demandante prefira o serviço incluído nesse cadastro e demonstre uma maior disposição em pagar mais por ele.

5.11. Aqui cabe o acréscimo de que o papel para o demandante é semelhante ao que a literatura de ciência comportamental denomina de "influência da aprovação social". A semelhança entre as ideias pode ser observada na descrição abaixo, na qual a OCDE (2019) discorre sobre o conceito recém mencionado:

"A influência da aprovação social ocorre quando as pessoas não tem certeza sobre qual a melhor decisão a tomar em determinado contexto, eles frequentemente observam o comportamento dos outros indivíduos em uma tentativa de busca de sentido. Nessa situação, os formuladores da ação estatal podem, por meio do destaque de uma conduta ou aspecto positivo, incentivar a adoção de um comportamento positivo no indivíduo."

5.12. Tal dispositivo regulatório simples tornaria a política pública do setor mais consistente e eficiente, haja vista seu baixo custo de implantação e total alinhamento às competências regulatórias da Agência.

5.13. Aqui vale ressaltar, diante do panorama apresentado, que o momento é bastante oportuno para realização de alterações na Resolução do RNTRC, haja vista as recentes diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal no sentido de revisar e consolidar atos normativos vigentes (Decreto nº 10.139, de 2019) e reavaliar os custos no exercício do poder regulatório, além de adotar a premissa da intervenção subsidiária e excepcional do Estado e o princípio da liberdade como uma garantia ao exercício de atividades econômicas, como preconiza o art. 2º da Lei nº 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e estabeleceu garantias de livre mercado.

5.14. Não obstante, percebe-se que os gestores da SUROC já estão alinhados à essas novas diretrizes quando identificam que os impactos esperados das ações regulatórias podem ocasionar aumento do bem-estar dos atores envolvidos (TACs, ETCs e CTCs), visto que a revisão da regulação do RNTRC

trará, muito provavelmente, maior previsibilidade aos processos, redução de custos e agilidade nas operações, além de permitir uma atuação livre de intermediários.

5.15. Nesse escopo, propõe-se as seguintes recomendações à Superintendência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC:

a) Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR para aferir as possíveis consequências positivas e negativas da nova regulamentação da atividade econômica de transporte rodoviário de cargas, incluindo estudo de redução do fardo regulatório, conforme orienta a Resolução nº 5.874, de 2020, que instituiu a Política de Redução do Fardo Regulatório no âmbito da ANTT;

b) Promover a adequação da ação regulatória aos preceitos da Política de Atuação Responsiva da ANTT, instituída pela Portaria nº 34/2020, mediante análise da conveniência e oportunidade de criação e publicação de um cadastro positivo de transportadores que, durante determinado período, não incorreram em infrações associados à TRC;

c) Aprimorar o sistema de bancos de dados do RNTRC, em consonância com o programa Canal Verde Brasil e outros sistemas informacionais, de modo a permitir o monitoramento por meio de indicadores, fortalecendo também a interação da Agência com outros atores na direção de um sistema regulatório em rede, movido pelo interesse comum de fazer cumprir os objetivos da regulação;

d) Promover a adequação da política regulatória aos preceitos da Política de Atuação Responsiva da ANTT, instituída pela Portaria nº 34/2020, mediante análise da conveniência e oportunidade do aprofundamento da análise da relevância das infrações, tendo como critério a diferenciação por risco regulatório, frente aos objetivos atuais da regulamentação, com a possibilidade inclusive de: (i) serem criadas respostas regulatórias de caráter mais educativo, como por exemplo, advertência ou recomendações; (ii) associação indireta de infrações com alto potencial lesivo (como, por exemplo, a infração por excesso de peso) ao Sistema Nacional de Viação - SNV à suspensão do RNTRC;

e) Promover constante diálogo como Ministério da Infraestrutura a respeito dos ajustes e melhorias na Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PPMTRC), instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, por meio da estruturação contínua de evidências obtidas por meio de banco de dados da ANTT e de outras instituições;

f) Ampliar a divulgação da gratuidade do registro por meio do RNTRC Digital, promovendo campanhas educativas junto aos transportadores e empresas, com o auxílio dos fiscais da ANTT e de outros canais de divulgação em massa.

5.16. Ao fim, conclui-se que a hipótese da política regulatória foi parcialmente confirmada. No tocante ao aspecto da segurança jurídica e na oferta de maiores garantias aos transportadores, de fato, ocorreu alguma melhora em aspectos importantes do setor. No entanto, em razão de uma atuação descoordenada entre os atores governamentais envolvidos na política pública, com ações governamentais muitas vezes conflitantes entre si (cujo exemplo mais notório talvez seja a política de fomento à oferta por meio de subsídio na compra de caminhões), o setor cresceu de forma desordenada, gerando assim novas inseguranças jurídicas e, conseqüentemente, um sem número de ineficiências alocativas. Já em relação ao objetivo maior, que era a redução da concorrência nociva e predatória, pode-se afirmar que esse intento falhou por completo.

5.17. No entanto, é importante destacar que o estudo de avaliação de resultado regulatório aqui apresentado não esgota o campo de análises fundamentais para uma melhor elucidação dos efeitos advindos da ação regulatória de outrora, haja vista que a análise retrospectiva aqui realizada ainda carece de informações sobre os reais ônus e bônus que afetaram os atores afetados pelo problema regulatório mapeados na Tabela 2.

5.18. Nesse sentido, o fato de os produtos terem sido entregues, mas os seus objetivos não terem sido alcançados são indícios da necessidade de aprofundamento da análise por meio de ferramentas específicas como por exemplo, avaliações de problema e/ou de desenho. Tais análises apresentam-se como importantes balizadores não apenas para tornar mais consistente as ações regulatórias da Agência, mas também com as diretrizes do Ministério da Infraestrutura - MINFRA.

5.19. Sem mais, submetemos a presente Avaliação de Resultado Regulatório – ARR à apreciação da Gerência de Regulação Aplicada – GERAP e Gerência de Articulação e Planejamento Institucional - GEAPI, ambas vinculadas à Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional – SUART.

Brasília-DF, 3 de novembro de 2020.

(Assinado eletronicamente)
SERGIO DUARTE PALMEIRA ROSA
Assessor

(Assinado eletronicamente)
THERTISON TEIXEIRA DE OLIVEIRA
Assessor

De acordo.

(Assinado eletronicamente)
JOSÉ EXPEDITO BRANDÃO FILHO
Coordenador de Planejamento Institucional - COPIN
Gerente de Articulação e Planejamento Institucional - GEAPI (Substituto)

(Assinado eletronicamente)
THIAGO DE CASTRO E SOUSA
Gerente de Regulação Aplicada - GERAP

De acordo.

MURSHED MENEZES ALI
Superintendente de Governança, Planejamento e Articulação Institucional

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGENDA REGULATÓRIA DA ANTT. Brasília: ANTT, 2020. Disponível em: <<http://governanca.antt.gov.br/AgendaRegulatoria/Paginas/Detalhamento.aspx?IDD=305>> Acesso em 2 de setembro de 2020.

ANTT. *Notícia: ANTT lança rede inteligente de mapeamento logístico.* Publicado em 23/03/2018. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/en/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGS/content/id/132238> Acesso em 9 de outubro de 2020.

ARAÚJO, et al. *Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas.* Journal of Transport Literature Vol. 8, n. 4, pp. 187-226. Brazilian Transportation Planning Society - BTPS, Oct. 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/jtl/v8n4/v8n4a09.pdf>> Acesso em: 22 de setembro de 2020.

DE TONI, Jackson. *Curso-Oficina: Avaliação Ex Post de Políticas Públicas: avaliação executiva.* Slides, 2ª parte. Programa de Aperfeiçoamento para Carreiras - 2019. ENAP. Brasília: 2020.

GUIA. *Avaliação De Políticas Públicas: guia prático de análise ex post.* Volume 2/Casa Civil da Presidência da República ... [et al.]. – Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/guiaexpost.pdf/view>> Acesso em: 17 de setembro de 2020.

FABIAN, Edvino. *Dissertação: A prática do cooperativismo no transporte rodoviário de cargas.* Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas - UFSC. Florianópolis, 2000. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/78814>> Acesso em: 11 de setembro de 2020.

GUIA DE AIR da Presidência da República - PR: *Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de análise de impacto regulatório - AIR.* Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]. Brasília: Presidência da República, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientativo_final_27-09-2018.pdf/view> Acesso em: 2 de setembro de 2020.

GZH GERAL. *Reportagem: Greves dos caminhoneiros: relembre as paralisações de 1999, 2000 e 2015 no Brasil. 25 de maio de 2018.* Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/05/greves-dos-caminhoneiros-relembre-as-paralisacoes-de-1999-2000-e-2015-no-brasil-cjhm7pn7p0bcp01qobv80g44h.html>> Acesso em 8 de setembro de 2020.

HANSEN, Pelle Guldborg. *Tools and Ethics for Applied Behavioural Insights: The BASIC Toolkit.* Organisation for Economic Cooperation and Development, OECD, 2019.

HUGO-PEREIRA, Victor; ALBAREDA, Alexandra Patrícia. *A tabela da discórdia. Uma breve análise da política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas sob a ótica da regulação e da defesa da concorrência.* Desenvolvimento Regional: Processos, Políticas e Transformações Territoriais. Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 11 a 13 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidr/article/view/18894/1192612518>> Acesso em: 23 de setembro de 2020.

LOPES, Elisângela Pereira. *Características do Transporte Rodoviário de Carga – TRC: infraestrutura logística e estrutura de mercado.* CNA Brasil, set. 2015. Disponível em: <https://www.cnabrazil.org.br/assets/arquivos/artigostecnicos/artigo-09_0.39921000%201514912078.pdf> Acesso em: 23 de setembro de 2020.

MANUAL de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da ANTT, 3ª Edição. Brasília: ANTT, 2020. Aprovado pela Deliberação nº 393, de 8 de setembro de 2020. Disponível em: <<http://governanca.antt.gov.br/AgendaRegulatoria/Paginas/AIR.aspx>> Acesso em: 10 de setembro de 2020.

MORAES, Marcelo Jacober; et al. *Perfil Empreendedor: estudo sobre características empreendedoras de motoristas funcionários, agregados e autônomos do transporte rodoviário de cargas.* Revista de Empreendedorismo e Gestão de Pequenas Empresas, v. 2, n.1, p. 132-157, 2013. Disponível em: <<https://www.regepe.org.br/regepe/article/view/41/36>> Acesso em: 22 de setembro de 2020.

NAKAMURA, Dione Miki. *Dissertação: A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994.* Centro de Ciências Jurídicas - UFSC. Florianópolis, 2003. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/84758/197665.pdf?sequence=1>> Acesso em: 12 de setembro de 2020.

PIRES, José Claudio Linhares; PICCININI, Maurício Serrão. *A Regulação dos Setores de Infra-Estrutura no Brasil. A economia brasileira nos anos 90.* Organizadores Fábio Giambiagi, Maurício Mesquita Moreira. 1. ed. – Rio de Janeiro: BNDES, 1999. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2972/1/1999_A%20economia%20brasileira%20nos%20anos%2090_P.pdf>. Acesso em: 9 de setembro de 2020.

RNTRC em números. Julho de 2020. Brasília: ANTT, 2020. Disponível em: <<https://public.tableau.com/profile/antt1720#!/vizhome/RNTRCemNmeros/Dashboard>>

Acesso em: 2 de setembro de 2020.

SALLES, Wladimir Ferreira. *Artigo: A 'comoditização' do frete rodoviário de cargas e os custos socioambientais.* Abril de 2017. Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2017/04/25/comoditizacao-frete-rodoviario-de-cargas-e-os-custos-socioambientais-por-wladimir-ferreira-salles-com-introducao-de-amyra-el-khalili/>> Acesso em: 29 de setembro de 2020.

SCHROEDER, Élcio Mário; CASTRO, José Carlos de. *Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas*. Revista do BNDES, 1996. Disponível em: <<http://files.sindicamceara.webnode.com.br/200000088-663916732c/carga.pdf>> Acesso em: 10 de setembro de 2020.

SILVA, Alexandre Lima Marques da. *Dissertação: Indicadores de Desempenho do Transporte Rodoviário de Cargas*. Escola de Engenharia de São Carlos - USP, 1999. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-30012018-154946/en.php>> Acesso em: 10 de setembro de 2020.

VILLELA, Thais Maria de Andrade, et al. *Considerações sobre as mudanças no registro dos transportadores rodoviários remunerados de carga no Brasil*. TRANSPORTES v. 20, n. 1, Brasília: 2012. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/579/424>> Acesso em: 18 de setembro de 2020.

VILLELA, Thais Maria de Andrade, et al. *Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil*. REVISTA ANTT. Brasília: 2014. Disponível em: <https://transporte-distribuicao.webnode.com/_files/200000020-156f816d0e/Artigo%20Mercado%20TRC%20Brasil.pdf> Acesso em: 22 de setembro de 2020.

[1] Relatório de Avaliação de Resultado Regulatório-ARR acerca dos adesivos de identificação visual dos veículos cadastrados no RNTRC – Resolução ANTT nº 4.799/2015. NOTA TÉCNICA SEI Nº 4453/2019/GEREC/SUREG/DIR (2253886). Processo SEI nº 50500.423417/2019-01.

[2] Deliberação ANTT nº 317, de 19 de março de 2019. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&cod_modulo=161&cod_menu=5415&num_ato=00000317&sgl_tipo=DLB&sgl_orgao=DG/ANTT/MI&vlr_ano=2019&seq_ato=000>. Acesso em: 8 de setembro de 2020.

[3] Projeto de Lei nº 4.358, de 2001. Câmara dos Deputados. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=92982>>. Acesso em: 8 de setembro de 2020.

[4] Curso Transportador Autônomo de Cargas – TAC. Disponível em: <<https://ead.sestsenat.org.br/cursos/transportador-autonomo-de-cargas-tac/>> Acesso em: 24 de setembro de 2020.

[5] Curso Responsável Técnico – RT. Disponível em: <<https://ead.sestsenat.org.br/cursos/responsavel-tecnico-rt/>> Acesso em: 24 de setembro de 2020.

[6] A metodologia dos cálculos citados e os resultados consolidados serão objeto do relatório final da Política de Redução do Fardo Regulatório - PRFR para o exercício de 2020, a ser publicado em dezembro do presente ano.

[7] Canal Verde Brasil. Disponível em: <<https://portal.antt.gov.br/en/canal-verde>> Acesso em 9 de outubro de 2020.

[8] Nota Técnica nº 4117/2020/CRTRC/SUROC (4034507). Processo SEI nº 50500.064598/2020-54.

[9] Relatório SUFIS Contribuições à Agenda Regulatória 2021-2022 (4231791). Processo SEI nº 50500.091078/2020-14.



Documento assinado eletronicamente por **THERTISON TEIXEIRA DE OLIVEIRA, Comissionado**, em 03/11/2020, às 23:06, 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 **JOSÉ EXPEDITO BRANDÃO FILHO, Gerente Substituto (a)**, em 04/11/2020, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO DE CASTRO SOUSA, Gerente**, em 04/11/2020, às 14:22, 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 **SERGIO DUARTE PALMEIRA ROSA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 04/11/2020, às 14:25, 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 **MURSHED MENEZES ALI, Superintendente**, em 04/11/2020, às 14:28, 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 **CRISTIANO DELLA GIUSTINA, Gerente**, em 07/12/2020, às 13:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4234866** e o código CRC **E8914F06**.