AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DMF

RELATORIA: Diretoria Marcelo Fonseca - DMF

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 008/2026

OBJETO: Proposta de abertura de Audiência Pública para alteração da Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022. Inclusão de infrações e penalidades relacionadas aos seguros obrigatórios no transporte rodoviário remunerado de cargas.

ORIGEM: Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC

PROCESSO (S): 50500.048228/2025-84

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não há.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

1. **EMENTA**

ADMINISTRATIVO. REGULATÓRIO. TRANSPORTE RODOVIÁRIO REMUNERADO DE CARGAS. AGENDA REGULATÓRIA 2025-2026 – EIXO TEMÁTICO 5. SEGUROS OBRIGATÓRIOS DE RCTR-C, RC-DC E RC-V. ART. 13 DA LEI Nº 11.442/2007, COM REDAÇÃO DADA PELA LEI Nº 14.599/2023. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.982/2022 PARA TIPIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES E PENALIDADES DECORRENTES DA NÃO CONTRATAÇÃO E DA NÃO AVERBAÇÃO DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO. CONVERGÊNCIA COM A RESOLUÇÃO CNSP Nº 488/2026. ATUALIZAÇÃO DO CRONOGRAMA. VOTO PELA APROVAÇÃO DA ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA.

2. **DO OBJETO**

2.1. Trata-se de proposta de abertura de Audiência Pública, encaminhada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC, por meio do Relatório à Diretoria nº 68/2026 (SEI nº 39706172), com o objetivo de colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022, no tocante à inclusão de infrações e respectivas penalidades relacionadas aos seguros obrigatórios previstos no art. 4º da referida norma.

3. **DOS FATOS**

3.1. Constata-se dos autos que o projeto "Implicações da exigência de seguros no transporte rodoviário remunerado de cargas" integra o Eixo Temático 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agenda Regulatória do biênio 2025-2026, e foi formalmente aprovada pela Deliberação nº 457, de 14 de novembro de 2024, e teve, posteriormente, sua redação alterada pela Deliberação nº 147, de 25 de abril de 2025, onde seus objetivos estratégicos foram definidos no Plano de Projeto (SEI nº 28687678).

3.2. Nesse contexto, a Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, que conferiu nova redação ao art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, tornou a contratação obrigatória, pelos transportadores prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de RCTR-C, de RC-DC e de RC-V. O mesmo dispositivo estabeleceu, entre outras regras, que, na subcontratação de TAC, os seguros de RCTR-C e RC-DC deverão ser firmados pelo contratante emissor do conhecimento e do manifesto de transporte, e o de RC-V pelo contratante do serviço, por viagem, em nome do TAC subcontratado (§ 4º); que os seguros de RCTR-C e RC-DC serão contratados mediante apólice única por ramo e por segurado, vinculada ao respectivo RNTR-C (§ 5º); e que todos os embarques deverão possuir as devidas coberturas securitárias (§ 7º).

3.3. No âmbito do Sistema Nacional de Seguros Privados, o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP regulamentou os referidos seguros por meio da Resolução CNSP nº 472, de 25 de setembro de 2024 (RCTR-C e RC-DC), e da Resolução CNSP nº 478, de 26 de dezembro de 2024 (RC-V). Já no campo de atuação desta Agência, a Resolução ANTT nº 5.982/2022 foi alterada pela Resolução ANTT nº 6.068, de 17 de julho de 2025, que passou a exigir a contratação dos três seguros como requisito para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, para todas as categorias de transportadores (art. 4º, inciso I, alínea "f", e incisos II e III, alínea "g"), remetendo a Portaria a definição dos procedimentos de comprovação (art. 4º, § 3º).

3.4. Ato contínuo, a SUROC elaborou o Relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR, versão 1.0, de 18 de julho de 2025 (SEI nº 33656938, no processo nº 50500.186095/2024-62, juntado aos presentes autos sob o SEI nº 36586761). Registra-se que o documento identificou como problema regulatório a "quantidade significativa de operações de transporte rodoviário de cargas realizadas sem a contratação de seguros", estimando, a partir de amostragem de dados do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, que 23,8% dos transportadores rodoviários de cargas não observam a obrigação, sejam Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), ou Transportadores Autônomos de Cargas (TAC).. Nesse sentido, foram avaliadas três alternativas – (1) estipulação de sanções combinada com campanhas informativas; (2) abordagem exclusivamente informativa; e (3) manutenção da situação atual –, tendo sido recomendada a Alternativa 1.

3.5. Na sequência, realizaram-se a Tomada de Subsídios nº 4/2025 e a Consulta Interna nº 6/2025, no período de 31 de julho a 20 de setembro de 2025, tendo por objeto o Relatório de AIR. Conforme Relatório Simplificado (SEI nº 35821170, juntado sob o SEI nº 39705736), foram recebidas 5 (cinco) contribuições externas, por meio do sistema ParticipANTT, uma das quais desconsiderada por conter apenas a palavra "TESTE", e 1 (uma) contribuição interna, oriunda da Coordenação de Padronização e Desenvolvimento da Fiscalização – CPFIS, vinculada à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS.

3.6. Com base nesses elementos, a SUROC emitiu a Nota Técnica SEI nº 10542/2025/CTRNC/GRTMC/SUROC/ANTT/ANTT (SEI nº 36593748), que apresentou a proposta de alteração normativa e suas justificativas, consolidada na Minuta de Resolução (SEI nº 36586779), propondo a realização de audiência pública com sessão híbrida (presencial e virtual).

3.7. Em atenção ao art. 15, § 1º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF-ANTT foi comunicada da proposta (Despachos SEI nº 39378275 e nº 39415571) e manifestou-se por meio da Cota nº 00234/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39629442), de 12 de fevereiro de 2026, registrando não haver interesse, nesta fase processual, em pedir vista dos autos, uma vez que a análise jurídica será melhor realizada após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social.

3.8. Por meio do Despacho GAB-DG (SEI nº 39667560), de 20 de fevereiro de 2026, os autos foram restituídos à área técnica para complementação da instrução, nos termos do art. 39, § 2º, do Regimento Interno da ANTT e da Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2020. Em atendimento, a SUROC juntou o Relatório à Diretoria nº 68/2026 (SEI nº 39706172), a Minuta de Deliberação (SEI nº 39705827), a Minuta de Aviso de Audiência Pública (SEI nº 39705916), a Minuta de Portaria de designação da Comissão (SEI nº 39706046), o Despacho destinado à APGAB (SEI nº 39706324) e o Despacho de Instrução (SEI nº 39706551), este último atestando o atendimento das condições previstas no art. 39, § 1º, do Regimento Interno.

3.9. O processo foi distribuído, em 24 de fevereiro de 2026, à relatoria do Diretor Alessandro Baumgartner (Certidão de Distribuição SEI nº 39810092). Incluído na pauta da 1.031ª Reunião de Diretoria Pública, realizada em 23 de abril de 2026, foi retirado de pauta pelo Relator, com fulcro no art. 55 do Regimento Interno, para aprofundamento da análise da matéria (Certidão de Julgamento SEI nº 42185741). Em 24 de agosto de 2026, os autos foram redistribuídos a esta

Diretoria, por prevenção, com fundamento no art. 41, § 1º, do Regimento Interno (Certidão de Redistribuição SEI nº 45206457) e incluído na pauta da 1.045ª Reunião de Diretoria Pública.

3.10. Nesse ínterim, verificou-se que o cronograma constante do Relatório à Diretoria e da Minuta de Aviso – recebimento de contribuições de 23 de março a 6 de maio de 2026, sessão pública em 14 de abril de 2026 e disponibilização dos documentos a partir de 16 de março de 2026 – encontrava-se integralmente transcorrido. Por essa razão, esta Diretoria retornou os autos em diligência à SUROC (Despacho SEI nº 46937409), solicitando a apresentação de novo cronograma e a juntada das versões atualizadas da Minuta de Aviso e da Minuta de Deliberação, observada a antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis entre a publicação do Aviso e o início do período de contribuições e o disposto nos arts. 24 e 25 da Resolução ANTT nº 6.020/2023.

3.11. Em resposta, a SUROC juntou aos autos as versões atualizadas da Minuta de Aviso de Audiência Pública (SEI nº 47050724) e da Minuta de Deliberação (SEI nº 47050685), prevendo o recebimento de contribuições das 8 horas (horário de Brasília) do dia 23 de novembro de 2026, até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 6 de janeiro de 2027, com sessão pública híbrida em 15 de dezembro de 2026, das 14h às 18h, no auditório da sede da ANTT em Brasília/DF.

São esses os fatos, que passo a analisar, com vistas a proferir o VOTO.

4. **DA ANÁLISE PROCESSUAL**

DA COMPETÊNCIA DA ANTT E DO RITO APLICÁVEL

4.1. A competência da ANTT para regular a matéria decorre diretamente da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que inclui o transporte rodoviário de cargas em sua esfera de atuação (art. 22, inciso IV) e lhe atribui, especificamente, a organização e a manutenção do registro nacional de transportadores rodoviários de cargas (art. 26, inciso IV). A obrigação material de contratação dos seguros, por sua vez, encontra-se no art. 13 da Lei nº 11.442/2007, já internalizada como requisito do RNTRC pela Resolução ANTT nº 6.068/2025, e o poder sancionatório da Agência está disciplinado nos arts. 78-A e seguintes da Lei nº 10.233/2001.

4.2. No plano regimental, compete à SUROC propor regulamentação aos serviços de transporte rodoviário de cargas e ao RNTRC (art. 34, inciso VII, alíneas “a” e “b”, do Regimento Interno aprovado pela Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022), cabendo à Diretoria Colegiada deliberar sobre a abertura do processo de participação social, conforme fundamentação indicada na Minuta de Deliberação (art. 11, inciso XVII, do Regimento Interno).

4.3. Quanto ao rito, o art. 9º da Lei nº 13.848/2019 impõe a submissão prévia à consulta pública das propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos e usuários:

> *Art. 9º Serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.*

4.4. A proposta em exame, por criar tipos infracionais aplicáveis a todo o universo de transportadores inscritos no RNTRC – TAC, Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) –, enquadra-se inequivocamente nessa hipótese, sendo a Audiência Pública, disciplinada pela Resolução ANTT nº 6.020/2023, o instrumento adequado, inclusive pela possibilidade de sessão pública destinada ao debate oral com os interessados.

DA NECESSIDADE REGULATÓRIA

4.5. Observa-se que a Resolução ANTT nº 6.068/2025 converteu a obrigação legal em requisito cadastral, mas não a acompanhou de consequência sancionatória específica. Os arts. 18 a 20 da Resolução ANTT nº 5.982/2022 não tipificam a não contratação dos seguros, tampouco a não averbação dos embarques, que constitui ato obrigatório do segurado nos termos do art. 40 da Resolução CNSP nº 472/2024 e é condição para a própria efetividade da cobertura. Como bem observado na AIR, ainda que a ausência de apólice possa repercutir na manutenção do registro, não há hipótese sancionatória para a falta de averbação, para a omissão do subcontratante em relação ao TAC, nem para a realização de transporte sem apólice vigente constatada em fiscalização.

4.6. Com efeito, essa lacuna foi igualmente apontada pela área de fiscalização na Consulta Interna nº 6/2025, ao registrar que a exigência de comprovação dos seguros foi inserida apenas como critério de obtenção e manutenção do RNTRC, sem extensão explícita à fiscalização *in loco* das operações. Sem a correspondente tipificação, o comando do art. 13 da Lei nº 11.442/2007 – sobretudo o § 7º, que exige cobertura para todos os embarques – fica desprovido de instrumento de *enforcement* compatível com sua natureza operacional.

4.7. Consequentemente, o diagnóstico quantitativo reforça a necessidade de intervenção. A estimativa de que 23,8% dos transportadores não contratam os seguros obrigatórios revela um nível de inobservância expressivo, com efeitos que transcendem a relação individual entre transportador e embarcador: risco financeiro elevado para as partes do contrato de transporte, ausência de ressarcimento ao dono da carga, aumento da judicialização, enfraquecimento do mercado segurador e, de modo especialmente relevante para o regulador, concorrência desleal em desfavor dos transportadores que cumprem a lei e suportam o custo das apólices.

4.8. Não se pode deixar de consignar, contudo, as limitações metodológicas reconhecidas pela própria área técnica. O percentual resulta de amostragem do MDF-e, cujo sistema aceita qualquer sequência de quatorze dígitos no campo do CNPJ da seguradora, o que compromete a qualidade da informação; além disso, a SUSEP não forneceu os dados solicitados pela ANTT sobre o estoque de apólices ativas (Ofício SEI nº 14264/2025/CTRNC/GRTMC/SUROC/DIR-ANTT, SEI nº 31666421). Tais limitações não infirmam a existência do problema regulatório, suficientemente demonstrada para justificar a submissão da proposta à participação social.

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

4.9. A AIR elaborada pela SUROC observa a estrutura exigida pelo art. 6º da Lei nº 13.848/2019 e pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, bem como a metodologia do Manual de AIR, Monitoramento e ARR da ANTT (4ª edição), identifica o problema regulatório e suas causas, mapeia os agentes afetados, expõe devidamente a fundamentação legal, define objetivo geral e objetivos específicos, descreve e compara as alternativas, apresenta experiência internacional e estabelece estratégia de implementação, monitoramento e avaliação, com previsão de Avaliação de Resultado Regulatório – ARR no prazo máximo de dois anos a contar da implementação dos sistemas de monitoramento.

4.10. Destaca-se que a escolha da Alternativa 1 encontra-se adequadamente motivada. Isso porque a análise qualitativa multicritério demonstrou que a combinação de fiscalização, sanções e ações informativas é a única opção capaz de atuar simultaneamente sobre as duas causas centrais do problema: o desconhecimento da norma, enfrentado pela vertente informativa, e a conduta deliberada de redução de custos, que a abordagem puramente informativa (Alternativa 2) não alcança. A manutenção do status *quo* (Alternativa 3), por seu turno, perpetuaria a distorção concorrencial e o risco financeiro identificados.

4.11. Registra-se, entretanto, que a avaliação de impactos foi exclusivamente qualitativa (SEI nº 36586761), sem estimativa, ainda que aproximada, do custo das apólices para os transportadores de menor porte, TAC e ETC equiparadas, segmento que a própria AIR identifica como mais vulnerável tanto às sanções quanto à exclusão do mercado regulado. Considerando que a AIR também aponta a necessidade de revisão dos parâmetros do Piso Mínimo de Frete em razão do novo custo, é recomendável que esse aspecto seja aprofundado com base nos subsídios a serem colhidos na Audiência Pública.

4.12. No que se refere à experiência internacional, a AIR examinou o modelo argentino (Ley 24.653/1996, atual Ley Z-2086, regulamentada pelo Decreto Nacional nº 105/1998), que associa a obrigatoriedade dos seguros a um regime sancionatório gradativo, compreendendo multa, suspensão temporária e cancelamento definitivo da licença. A própria área técnica destacou que tal abordagem gradativa nem sempre é adotada pela ANTT, que tende a optar por penalidades exclusivamente pecuniárias – observação que dialoga diretamente com contribuições recebidas na Tomada de Subsídios e que merece ser enfrentada na fase de Audiência Pública.

DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PRÉVIA

4.13. Imperioso destacar que, a realização da Tomada de Subsídios nº 4/2025 e da Consulta Interna nº 6/2025, antes da formulação da minuta revela boa prática regulatória, permitindo que o setor regulado e as áreas internas se manifestassem ainda na fase de diagnóstico. As contribuições recebidas, embora em número reduzido, são qualificadas e apontam questões relevantes para o desenho da norma, que podem ser assim sintetizadas:

a) a necessidade de disciplinar, de forma clara, os procedimentos de comprovação da contratação e da averbação das apólices, os canais oficiais de consulta e a orientação prévia aos pontos de atendimento credenciados, inclusive com medidas de prevenção a golpes associados à suspensão do RNTRC;

b) a proposta de automatização da emissão e da verificação dos certificados de seguro, em substituição à documentação física, em consonância com o Decreto nº 12.198/2024 e com o projeto de modernização do MDF-e e do RNTRC previsto no PDTIC ANTT 2025-2028, apresentada pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos – ABOL;

c) a sugestão de reconhecimento de contratações conjuntas de apólices, com indicação do número da apólice por carga e viagem, e de adoção de sanções escalonadas (advertência, multa e suspensão do RNTRC até a comprovação da contratação), diferenciadas conforme a capacidade econômica de TAC e ETC, além de vacatio legis de 180 (cento e oitenta) dias para as sanções;

d) questionamentos quanto à operacionalização da contratação de apólices por TAC pessoa física, considerando que a averbação está vinculada à emissão do CT-e e do MDF-e; e

e) no âmbito interno, os apontamentos da CPFIS/SUFIS quanto ao risco de bis in idem entre a vedação de desconto de seguros do frete do TAC (art. 13-B da Lei nº 11.442/2007) e a infração de deságio já tipificada na Resolução ANTT nº 5.862/2019, ao descompasso entre a periodicidade anual de atualização cadastral do RNTRC e a vigência das apólices, e à ausência de previsão específica de apresentação dos comprovantes de seguro nas fiscalizações ostensivas.

4.14. As contribuições recebidas encontram-se detalhadas no Relatório Simplificado (SEI nº 39705736), e deverão, posteriormente, ser objeto de análise fundamentada no Relatório Final do Processo de Participação e Controle Social, conjuntamente com as que vierem a ser apresentadas na Audiência Pública.

DA MINUTA DE RESOLUÇÃO E DA PROPORCIONALIDADE DAS SANÇÕES

4.15. O art. 4º-A proposto reproduz, em essência, o § 4º do art. 13 da Lei nº 11.442/2007. Embora não inove na ordem jurídica, sua inclusão cumpre relevante função informativa, uma vez que, como destacou a área técnica na Nota Técnica 10542/2025/CTRNC/GRTMC/SUROC/ANTT/ANTT (SEI nº 36593748), as normas da ANTT são frequentemente a primeira fonte consultada por embarcadores e transportadores, além de servir de referência para as hipóteses infracionais do novo inciso III-A do art. 19.

4.16. Quanto às penalidades, a Minuta de Resolução (SEI nº 36586779) as multas mostram-se proporcionais à gravidade das infrações:

a) multa de R$ 1.500,00 para a não contratação de cada seguro obrigatório é adequada, considerando que a ausência de seguro expõe a carga, terceiros e o próprio transportador a riscos significativos;

b) multa de R$ 750,00 para a não averbação é inferior à penalidade por não contratação, refletindo a menor gravidade dessa infração, porém reconhecendo sua importância para a efetividade do sistema securitário;

c) individualização da multa por seguro não contratado ou não averbado atende ao princípio da proporcionalidade, permitindo gradação conforme a extensão do descumprimento.

4.17. Conforme justificativa constante da Nota Técnica (SEI nº 36593748), a diferenciação dos valores reflete adequadamente a maior gravidade da ausência total de cobertura em relação à falha na averbação, e a individualização da multa por seguro permite graduar a sanção conforme a extensão do descumprimento, em observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Nos termos da mesma Nota Técnica, a opção também se justifica porque os prejuízos decorrentes de sinistros superam, via de regra, em muitas vezes o valor do prêmio do seguro que os cobriria.

DA CONVERGÊNCIA REGULATÓRIA COM O CNSP/SUSEP

4.18. Cumpre destacar a convergência da presente proposta com a recente atuação do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, que editou a Resolução CNSP nº 488, de 10 de março de 2026, promovendo ajustes na regulamentação do seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), exigido para o transporte rodoviário de cargas.

4.19. A referida norma altera a Resolução CNSP nº 478, de 26 de dezembro de 2024, que estabelece diretrizes gerais para o seguro RC-V, passando a prever que a cobertura obrigatória se aplica apenas aos eventos ocorridos durante a efetiva prestação do serviço de transporte de cargas (novo §4º-A do art. 4º), ressalvada expressa previsão contratual em contrário. A possibilidade de contratação de cobertura para situações em que o veículo esteja fora da atividade de transporte permanece facultativa, a critério das partes.

4.20. Conforme registrado pela Superintendência de Seguros Privados – Susep, a alteração foi motivada pela identificação de impactos operacionais e econômicos decorrentes da exigência de cobertura obrigatória fora da atividade de transporte, tendo sido discutida com entidades representativas do setor de transporte e do mercado segurador.

4.21. A edição da Resolução CNSP nº 488/2026 evidencia que não há sobreposição ou conflito de competências entre a atuação da ANTT e a do CNSP/Susep. Enquanto ao CNSP compete, nos termos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, fixar as diretrizes e normas da política de seguros privados, à ANTT compete, nos termos da Lei nº 10.233/2001 e da Lei nº 11.442/2007, regular e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas, incluindo a verificação do cumprimento da obrigação de contratação dos seguros pelos transportadores.

4.22. Assim, a proposta ora submetida a esta Diretoria Colegiada insere-se no âmbito da competência fiscalizatória e sancionatória da ANTT, complementando, e não suplantando, a regulamentação técnica dos produtos securitários pelo CNSP/Susep. A atuação coordenada dos órgãos reguladores converge para a efetividade do comando legal instituído pela Lei nº 14.599/2023, cada qual no exercício de suas atribuições legais.

DA MANIFESTAÇÃO DA PF-ANTT E DA REGULARIDADE DA INSTRUÇÃO

4.23. A Procuradoria Federal junto à ANTT foi devidamente comunicada por meio do Despacho (SEI nº 39415571), nos termos do art. 15, §1º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023, tendo manifestado, por meio da Cota nº 00234/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39629442), a ausência de interesse em pedir vista dos autos nesta fase processual, reservando a análise jurídica para após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social.

4.24. O processo encontra-se devidamente instruído, conforme atestado no Despacho de Instrução (SEI nº 39706551), contendo os documentos exigidos pelo art. 39, § 2º, do Regimento Interno: Relatório à Diretoria Colegiada, Nota Técnica, minuta do ato proposto, manifestação da PF-ANTT, AIR e relatório do processo de participação social prévio.

DO CRONOGRAMA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.25. Superado o cronograma originalmente proposto, a diligência determinada por esta Diretoria buscou assegurar que a Audiência Pública seja aberta com datas exequíveis e em conformidade com os prazos legais e regulamentares. O período de recebimento de contribuições deve observar a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias prevista no art. 9º, § 2º, da Lei nº 13.848/2019, e a publicação do Aviso no Diário Oficial da União, com a disponibilização dos documentos no sistema ParticipANTT, deve anteceder em, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis o início desse período, além de atender ao disposto nos arts. 24 e 25 da Resolução ANTT nº 6.020/2023.

4.26. O novo cronograma apresentado pela SUROC (SEI nº 47050942) atende a esses requisitos. Ressalte-se, ademais, que o art. 3º da Minuta de Deliberação autoriza o presidente da Audiência Pública a alterar, mediante comunicado publicado no Diário Oficial da União, as datas e os horários do período de contribuições e das sessões públicas, entre outras informações, o que confere a necessária flexibilidade operacional sem prejuízo da publicidade.

CONCLUSÃO DA ANÁLISE

4.27. Diante do exposto, conclui-se que a proposta reúne as condições necessárias para ser submetida à Audiência Pública: há competência legal da ANTT, problema regulatório demonstrado, AIR que fundamenta a escolha da alternativa regulatória, participação social prévia, ciência da PF-ANTT e instrução processual regular.

5. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**

5.1. Ante todo o exposto e com fundamento nos elementos técnicos e jurídicos constantes dos autos, **VOTO**, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº), por:

a) **APROVAR** a abertura da Audiência Pública nº [XXX]/2026, com o objetivo de colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022, no tocante à inclusão de infrações e respectivas penalidades relacionadas aos seguros obrigatórios previstos no art. 4º da referida norma, tendo por base a Minuta de Resolução (SEI nº 36586779), o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (SEI nº 36586761) e a Nota Técnica SEI nº 10542/2025/CTRNC/GRTMC/SUROC/ANTT/ANTT (SEI nº 36593748);

b) **AUTORIZAR** a divulgação do Aviso da Audiência Pública nº [XXX]/2026 (SEI nº 47102362) no Diário Oficial da União, no sítio eletrônico da ANTT e nos demais meios de divulgação listados no processo nº 50500.048228/2025-84, observados o cronograma atualizado, a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias para o recebimento de contribuições e a antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis entre a publicação do Aviso e o início do período de contribuições.

É como voto.

Brasília, na data da assinatura.

(assinado eletronicamente)
MARCELO CARDOSO FONSECA
DIRETOR

Documento assinado eletronicamente por **MARCELO CARDOSO FONSECA**, **Diretor**, em 09/11/2026, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

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 **47102226** e o código CRC **9C359C41**.