



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR

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

Referência: Processo nº 50500.322836/2019-18

Assunto: Revisão da regulação do Pagamento Eletrônico de Frete. Análise de Impacto Regulatório – AIR. Identificação do problema. Definição dos objetivos. Levantamento de alternativas de solução. Impactos possíveis. Alternativa proposta. Estratégia de implementação e monitoramento

1. INTRODUÇÃO

Esta Nota Técnica apresenta o resultado da Análise de Impacto Regulatório sobre a proposta de resolução que tem por objetivo revisar a regulação do Pagamento Eletrônico de Frete – Resolução ANTT nº 3.658, de 19 de abril de 2011 – que regulamenta o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007. As alterações visam compatibilizar a mencionada norma com a regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, em particular do documento referente ao contrato de frete, previsto no art. 7º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, além de aprimoramento do regulamento, para incorporação de melhorias identificadas durante todo o período de vigência da norma e de adaptações advindas da evolução do mercado de meios de pagamento.

O tema em questão foi incluído na Agenda Regulatória do biênio 2019/2020 por meio da Deliberação nº 317, de 19 de março de 2019.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

Neste item serão apresentados os principais elementos que possibilitam um melhor entendimento do contexto em que se insere a alteração normativa pretendida.

O mercado de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC

O mercado de TRRC possui atualmente quase 660 mil transportadores ativos, sendo cerca de 76,5% Transportadores Autônomos de Cargas – TACs, 23,4% Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs e menos de 0,1% de Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTCs, conforme gráfico a seguir.

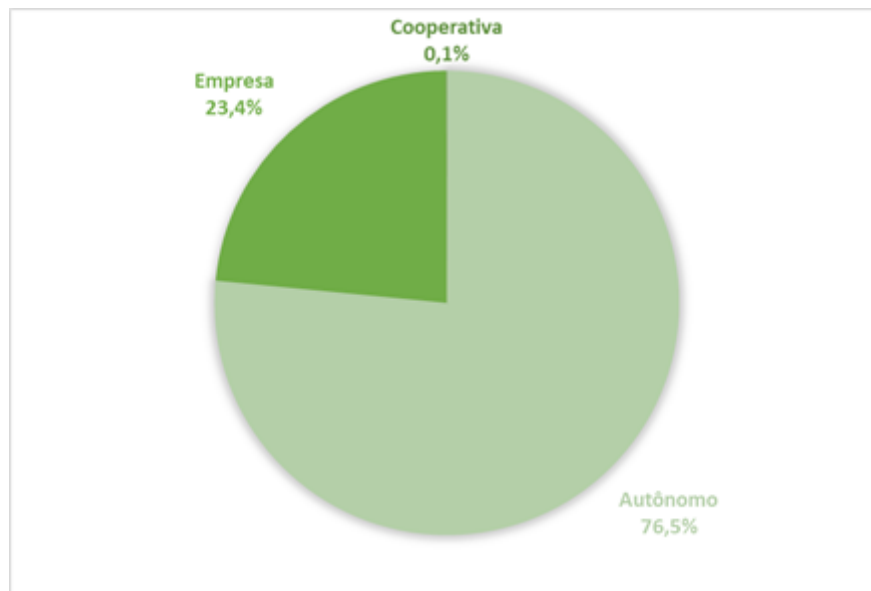


Gráfico 1. Transportadores por tipo
Fonte: RNTRC, 2019

Quando se analisa o TRRC em termos de frota, no entanto, verifica-se que a quantidade de veículos cadastrados nas ETCs é maior que a frota vinculada aos TACs, conforme Gráfico 2.

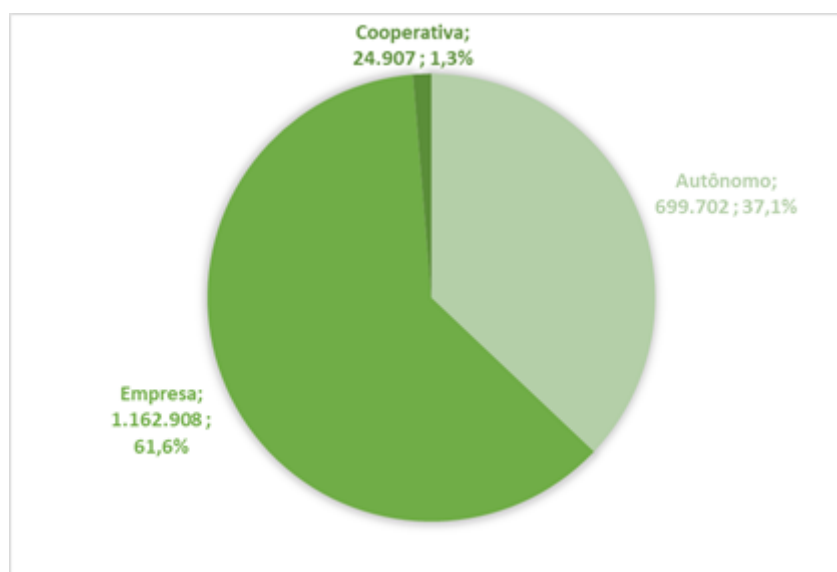


Gráfico 2. Frota por tipo de transportador
Fonte: RNTRC, 2019

Do total de empresas de transporte, aproximadamente 76% possuem menos de 3 veículos automotores. A média de veículos por TACs é de 1,4, no caso das ETCs é de 7,5 e das CTCs é de 73,5. Percebe-se, portanto, que se trata de um mercado composto, em sua grande parte, por transportadores de pequeno porte.

A idade média da frota no mercado de TRRC é de aproximadamente 12 anos, sendo mais elevada no caso dos TACs e mais baixa entre as ETCs, conforme mostrado no Gráfico 3.

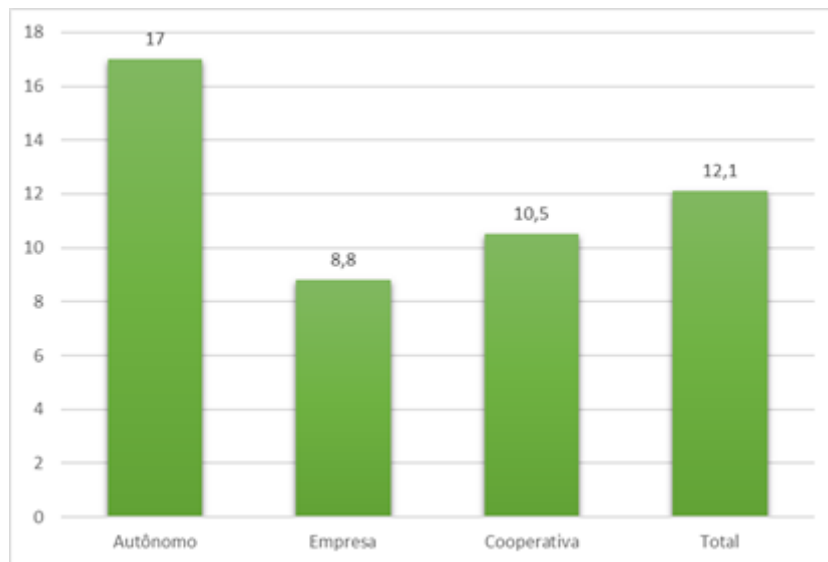


Gráfico 3. Idade média da frota
Fonte: RNTRC, 2019

Diante dos dados apresentados, fica evidente que o mercado de TRRC é bastante pulverizado e, em geral, muito susceptível a negociações de qualidade/preço, propiciando ampla concorrência, especialmente em períodos de grande oferta de serviços de transporte.

A carta-frete e a vedação de utilização no TRRC

É nesse cenário que surge a carta-frete, forma de pagamento praticada no mercado de TRRC, que consiste na emissão de documentos de crédito com valor do frete devido ao transportador, geralmente TACs, não amparados no sistema financeiro oficial. O citado documento pode ser trocado pelo transportador em postos de combustível previamente autorizados pelo emissor do documento, normalmente em troca compulsória por combustível, alimentação e hospedagem, com recebimento do saldo em dinheiro. Há diversos relatos de cobrança de ágil para o “desconto à vista” da carta-frete e prática de preços maiores do diesel, quando utilizado esse instrumento. Além de não ter acesso ao valor integral e de não ter liberdade de uso do frete ao receber por essa forma de pagamento, o transportador fica sem nenhum comprovante de renda.

O uso da carta-frete tornou-se ilegal com a inclusão do art. 5º-A, por meio da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, na Lei nº 11.442/2007. Nesse sentido, o art. 5º-A estabeleceu que o pagamento do valor do frete ao TAC ou ao transportador a ele equiparado, deve ser realizado por meio de crédito em conta bancária, seja corrente ou poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Estabeleceu, ainda, que “equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas”.

Assim, com base nos dados apresentados nos itens anteriores, pode-se observar que mais de 94% de todos os transportadores ativos no RNTRC estão sujeitos ao cumprimento do art. 5º-A da Lei nº 11.442/2007.

A regulação do Pagamento Eletrônico de Frete – PEF

A Resolução ANTT nº 3.658, de 19 de abril de 2011 regulamentou o previsto no art. 5º-A da Lei nº 11.442/2007, criando regras para habilitação de sociedades empresárias interessadas em atuar na intermediação do pagamento do valor do frete ao TAC e equiparados, bem como estabelecendo a

forma de aprovação dos meios eletrônicos de pagamento e listando as obrigações, penalidades e medidas administrativas que devem ser observadas.

Em 2013, ocorreu a publicação da Lei nº 12.865, que dispõe sobre arranjos de pagamento e as instituições de pagamento integrantes do Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB). Dois anos depois, em 2015, o art. 5º-A da Lei nº 11.442/2007 foi alterada por meio da Lei nº 13.103.

Desde que foi editada, a Resolução ANTT nº 3.658/2011 passou por sete modificações, algumas para atender inovações legislativas (caso das mencionadas Leis nº 12.865/2013 e nº 13.103/2015) e outras para adequação de conceitos e procedimentos.

Cabe destacar que nessa temática, além de assuntos relacionados ao transporte, a ANTT assumiu responsabilidades nas áreas econômicas e financeiras, prevendo a forma de habilitação e de aprovação das Instituições de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEFs, as suas regras de negócios e de tecnologias, bem como os direitos e obrigações das IPEFs e de usuários do sistema.

O uso das informações do PEF para a fiscalização do Piso Mínimo do TRRC

Em maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832 (Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas) que objetiva “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”, trazendo a competência da ANTT para a regulamentação do assunto. Posteriormente, em agosto de 2018, a Medida Provisória nº 832/2018 foi convertida na Lei nº 13.703/2018.

A Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), publicou a tabela com os preços mínimos de fretes referentes ao quilômetro rodado na realização de frete, por eixo carregado, para diferentes categorias de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel), não incluindo valores de pedágios.

Adicionalmente, a Lei nº 13.703/2018, em seu art. 7º, trouxe a seguinte exigência:

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.”

Após a publicação da Resolução ANTT nº 5.820/2018, diversos questionamentos e sugestões foram encaminhadas à Ouvidoria, além daquelas recebidas durante os processos de participação social realizados pela ANTT sobre o tema, mais especificamente a Tomada de Subsídio nº 009/2018 e Audiência Pública nº 012/2018. Entre os vários assuntos apresentados nesses processos de participação, a fiscalização do cumprimento dos pisos mínimos e o documento a ser utilizado nessa situação ganharam destaque.

Assim, dadas as contribuições recebidas e analisadas, foi incluído o §2º, art. 3º-B na Resolução ANTT nº 5.820/2018:

“Art. 3º-B ...

...

§2º A ANTT poderá utilizar-se do documento que caracteriza a operação de transporte, de documentos fiscais a ele relacionados e das informações utilizadas na geração do Código Identificador da Operação de Transporte para comprovação da infração prevista neste artigo (Acrescentado pela Resolução ANTT nº 5.833/2018).”

Adicionalmente, tendo por objetivo colher contribuições para regulação do documento referente ao contrato de frete, nos termos do art. 7º da Lei nº 13.703/2018, foi aberta a Tomada de Subsídios nº 019/2018. Parte das contribuições recebidas nesse processo de participação social apontam ser inadequado criar um novo documento para o transporte de cargas, sugerindo utilizar documentos de transporte já existentes, entre os quais o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT.

3. ANÁLISE DO RESULTADO REGULATÓRIO DA NORMA VIGENTE

No Guia Orientativo para a Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – Guia AIR, elaborado pela Casa Civil da Presidência da República, em junho de 2018, o ciclo regulatório é composto pelas 9 etapas mostradas a seguir.

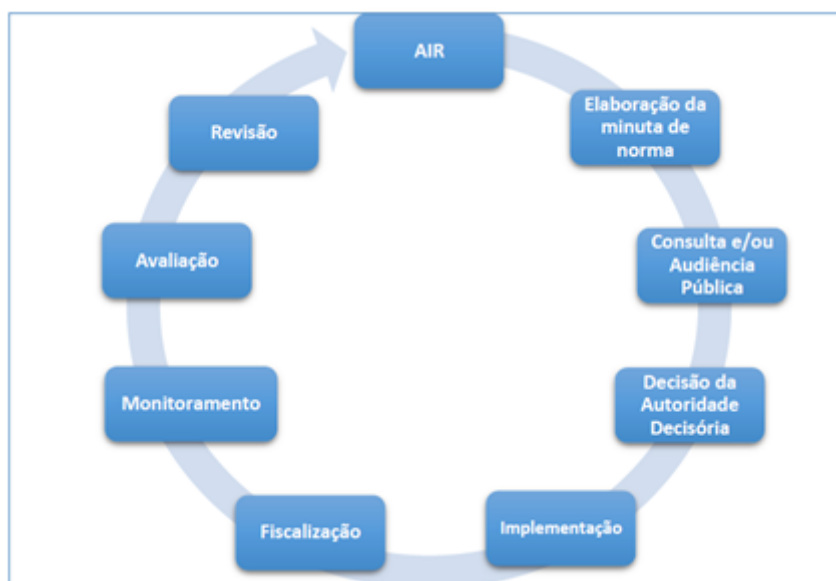


Figura 1. Ciclo Regulatório
Fonte: Casa Civil, 2018[1]

Apesar do presente documento tratar-se de uma análise de impacto regulatório, com base nessa figura, fica evidente que o tema em análise já está completando um ciclo regulatório, sendo possível e desejável, portanto, utilizar alguns dados obtidos no período de vigência da Resolução ANTT nº 3.658/2011, para avaliar possibilidades de melhoria.

Nesse sentido, este item irá apresentar algumas informações obtidas por meio da ouvidoria, fiscalização e do mercado regulado que permitirão melhor embasar as propostas de modificação na regulação do PEF.

Ouvidoria: manifestações espontâneas do mercado sobre o tema em discussão

Em 2018, o Pagamento Eletrônico de Frete foi responsável por aproximadamente 4,5 mil manifestações na Ouvidoria da ANTT, representando cerca de 4% do total dos registros feitos sobre o transporte rodoviário de cargas na Agência.

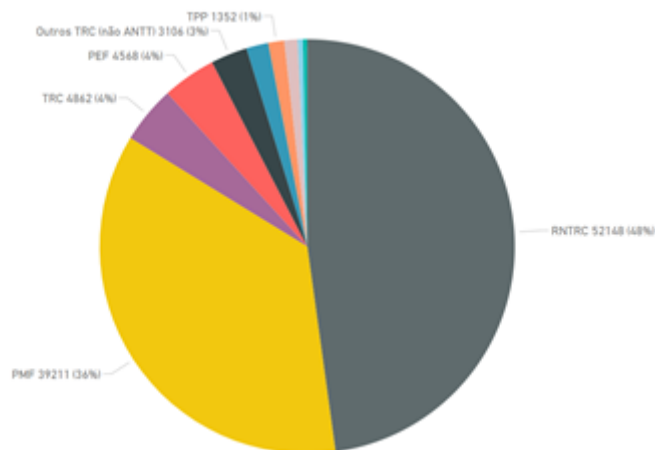


Gráfico 4. Manifestações de Ouvidoria 2018 – Transporte Rodoviário de Cargas
Fonte: Ouvidoria, 2018

Do total de manifestações sobre o PEF, cerca de 350 foram dúvidas regulatórias, que tratavam do cadastramento da operação de transporte e geração do CIOT (57%) ou sobre questões relacionadas a descontos/inadimplência no pagamento do frete, entre outras questões contratuais (11%) tratadas na resolução em discussão.



Gráfico 5. Assuntos regulatórios recorrentes sobre o PEF
Fonte: Ouvidoria, 2018

Observando os dados de Ouvidoria referentes aos temas regulatórios do transporte rodoviário de cargas, no ano de 2019, observa-se que o PEF mantém percentual próximo ao registrado em 2018 (pouco mais de 5%) e que as dúvidas referentes a temas gerais do TRC, mencionadas na resolução em análise, mas que não são de atribuição direta da ANTT, continuam recorrentes. Detalhando mais essa categoria (outros temas relacionados ao TRC), percebe-se que questões relacionadas a contratos de transporte, documentos fiscais e outros assuntos mais diretamente relacionados a outros marcos legais ou ao direito privado/comercial são os mais recorrentes, mostrando que se deve evitar trazer para resoluções da ANTT assuntos que não possibilitam uma atuação direta da Agência.



Gráfico 7. Assuntos e tópicos regulatórios referentes a outros temas de TRC
Fonte: Ouvidoria, 2019

Reuniões participativas: consultas ao mercado sobre o tema em questão

Destaque-se, ainda, a realização de três reuniões participativas (Reunião Participativa nº 002/2017, Reunião Participativa nº 003/2017 e Reunião Participativa nº 003/2019) que tiveram por objetivo obter contribuições dos principais atores do setor sobre o tema em questão, transportadores e IPEFs.

As contribuições feitas pelos transportadores versaram principalmente sobre os seguintes aspectos da norma vigente:

- alteração do artigo 4º, inciso I, da Resolução ANTT nº 3.658/2011, trocando o termo “instituição bancária” por “instituição financeira”;
- flexibilização ou redução das informações solicitadas no cadastramento da Operação de Transportes e geração do CIOT;
- vinculação do CIOT aos documentos fiscais;
- obtenção mais simplificada do CIOT, sem a dependência de contratação de IPEF;
- maior flexibilidade e clareza na norma sobre a possibilidade de descontos acordados entre as partes;
- eliminação de normatização concorrente entre ANTT e Banco Central do Brasil referentes ao fluxo de pagamentos;
- impedimento normativo para que empresas transportadoras atuem como IPEF;
- necessidade de maior fiscalização e penalização pelo uso de carta-frete, especialmente em postos de combustíveis;

No caso das IPEFs, as contribuições versaram especialmente sobre os seguintes assuntos:

- necessidade de maior fiscalização e penalização pelo uso de carta-frete, especialmente em postos de combustíveis;
- maior facilidade e clareza para emissão/cadastramento da Operação de Transporte e geração do CIOT;
- flexibilização ou redução das informações solicitadas no cadastramento da Operação de Transportes e geração do CIOT;
- maior clareza nas responsabilidades referentes ao disposto na norma;
- exigência de comprovação de regularidade dos CIOTs para recadastramento do transportador;
- possibilitar maior benefício ao transportador pela emissão do CIOT, de forma a reduzir o interesse pela carta-frete;

- maior fiscalização e penalização das IPEFs;
- definir uma forma eletrônica de comprovação de entrega das mercadorias;
- redução das gratuidades, seja na geração dos CIOTs ou das tarifas bancárias;
- aumento das responsabilidades e custos para a adaptação das IPEFs perante uma possível necessidade de gerar CIOTs para todo o mercado de TRRC.

Fiscalização: aderência do mercado às normas estabelecidas

Outra fonte extremamente relevante, que permite observar a reação do mercado à norma estabelecida, é a fiscalização. Nesse sentido, os dados de autuações aplicadas servem como indicador das possíveis melhorias na regulação vigente.

Considerando os dados de 2018 e 2019 informados pela Superintendência de Fiscalização – SUFIS da ANTT, foram lavrados mais de 2.000 autos de infração referentes ao pagamento eletrônico de fretes. Conforme o Gráfico 8 mostrado a seguir, 97% das autuações tiveram as seguintes tipificações:

- Alínea "b", do inciso I do artigo 29 - o contratante ou subcontratante do serviço de transporte rodoviário de cargas que deixar de cadastrar a operação de transporte.
- Alínea "d", do inciso I do artigo 29 - o contratante ou subcontratante do serviço de transporte rodoviário de cargas que efetuar o pagamento do frete, no todo ou em parte, de forma diversa da prevista nesta resolução.
- Alínea "b", do inciso II do artigo 29 - o contratado que receber, no todo ou em parte, o pagamento do frete de forma diversa da prevista nesta resolução.
-

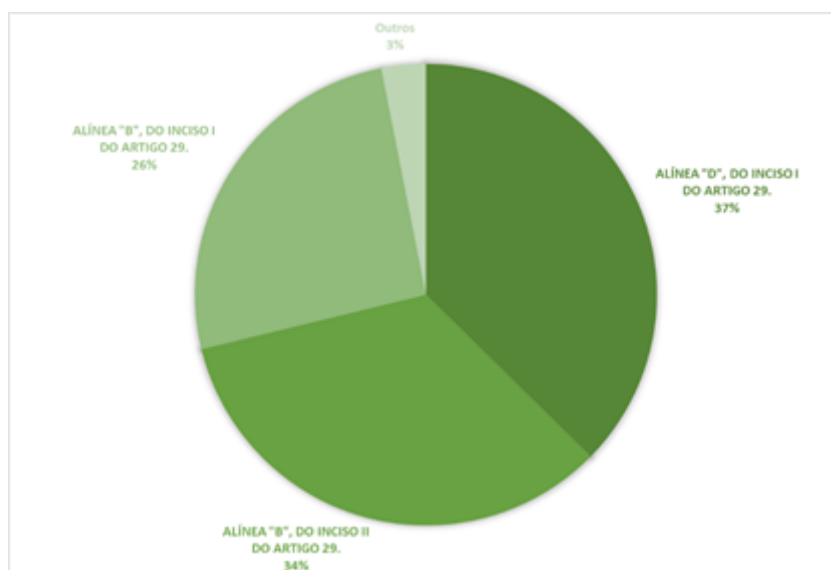


Gráfico 8. Autuações referentes ao PEF, 2018 e 2019

Fonte: SUFIS/ANTT

Os tipos de autuações, especialmente a não adoção das formas de pagamento estabelecidas na regulação em análise, pode ser um indicativo, em consonância com o apontado nas reuniões participativas mencionadas, que o uso da carta-frete possivelmente é uma prática ainda comum no TRRC.

4. DELIMITAÇÃO DESTA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Dado o contexto e os resultados apontados nos itens anteriores, é possível estabelecer o problema, objetivos e agentes de mercado que serão englobados pela presente AIR.

4.1. Problema Regulatório Identificado

Diante do contexto e resultados regulatórios apresentados nos itens anteriores, surgiu a necessidade de compatibilizar a regulação do Pagamento Eletrônico de Fretes à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, com vistas a possibilitar a utilização dos dados fornecidos por ocasião do cadastro da Operação de Transporte e respectiva geração do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para fiscalização do fiel cumprimento dos pisos mínimos de frete. Além disso, torna-se necessário uma readequação regulatória desta norma por parte da ANTT para incorporar todos os possíveis aprimoramentos identificados durante a vigência da regulação e para adequar a norma à evolução do setor de meios de pagamento.

4.2. Identificação dos atores/grupos afetados pelo problema

A Resolução ANTT nº 3.658/2011, que regulamenta os meios de pagamentos do valor do frete referente à prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nos termos do art. 5º-A da Lei nº 11.442/2007, gera impactos a alguns setores específicos do transporte rodoviário de cargas, como:

- Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga;
- Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) e equiparados:
 - Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), que possuem menos de três veículos automotores de carga;
 - Cooperativas do Transporte Rodoviário de Cargas (CTC).
- Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT);
- Banco Central do Brasil (BCB);
- Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF);
- Instituições Financeiras.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas trouxe impactos para todos agentes que utilizam o transporte rodoviário remunerado de cargas. Assim, a adoção do CIOT como documento de contrato de frete, estabelecido no art. 7º da Lei nº 13.703/2018, gera impactos nos contratantes/subcontratantes do TRRC, além de ampliar os efeitos às Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), que possuem mais de três veículos automotores na frota.

4.3. Objetivos Gerais e Específicos

O objetivo geral é propor uma revisão da regulação do Pagamento Eletrônico de Frete – Resolução ANTT nº 3.658/2011, com vistas à compatibilização da mencionada norma com a regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, em particular do documento referente ao contrato de frete, estabelecido no art 7º da Lei nº 13.703/2018, além de aprimoramento do regulamento, para incorporação de adaptações advindas da evolução do mercado de meios de pagamento e da aplicação da norma aos casos concretos, durante todo o período de vigência.

Como objetivos específicos, podem-se citar:

- adequar as definições contidas na resolução, para manter, de forma atualizada e compatível com as demais normas do TRRC, apenas aquelas utilizadas e relevantes para o entendimento da norma em discussão;
- deixar mais clara a diferença entre as regras aplicáveis aos transportadores sujeitos apenas ao cadastramento da Operação de Transporte e correspondente geração do CIOT, daquelas que tratam do pagamento de frete via IPEFs habilitadas pela ANTT;
- readequação e simplificação das exigências para geração do CIOT, particularmente a readequação das informações solicitadas no momento de cadastramento da Operação de Transporte e geração do Código Identificador da Operação de Transporte, para possibilitar o uso para fiscalização da PNPM-TRC;
- exclusão de regras gerais relacionadas ao TRRC, mas que não tenham vinculação direta com a regulação do PEF;
- revisão dos critérios de habilitação das IPEFs, reduzindo a burocracia;
- revisão dos critérios de gratuidade para utilização dos serviços de que trata a norma em análise;
- e
- revisão das penalidades, para adequá-las às obrigações existentes na norma e possibilitar a melhor efetividade da fiscalização.

5. DA BASE LEGAL

A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, dispôs em seu artigo 5º-A que o pagamento do valor do frete ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC) deve ser realizado por meio de crédito em conta bancária, seja corrente ou poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Estabeleceu, também, entre outras regras, a equiparação, para fins de pagamento, do TAC à Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC), e à Empresa de Transporte de Cargas (ETC) que possuir, em sua frota, até 3 veículos inscritos no Registro Nacional de Transporte de Cargas (RNTRC).

A Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011, da ANTT, regulamentou o previsto no citado dispositivo legal, criando regras para habilitação de sociedades empresárias interessadas em atuar na intermediação do pagamento do valor do frete ao TAC e equiparados; estabeleceu a forma de aprovação dos meios eletrônicos de pagamento; e listou as obrigações, penalidades e medidas administrativas que devem ser observadas. Desde que editada, a Resolução ANTT nº 3.658/2011 passou por sete modificações, algumas para atender inovações legislativas (caso das Leis nº 12.865/2013 e nº 13.103/2015) e outras para adequação de conceitos e procedimentos.

No contexto da paralisação dos transportadores rodoviários de cargas ocorrida no mês de maio de 2018, o Presidente da República editou a Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, em atendimento a um dos itens da pauta de reivindicações e, segundo consta no art. 2º da citada norma, “com a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”.

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

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

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino,

forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.”

Já a Resolução ANTT nº 5.833/2018, acrescentou o §2º, art. 3º-B, à Resolução ANTT nº 5.820/2018, conforme descrito abaixo:

“Art. 3º-B ...

...

§2º A ANTT poderá utilizar-se do documento que caracteriza a operação de transporte, de documentos fiscais a ele relacionados e das informações utilizadas na geração do Código Identificador da Operação de Transporte para comprovação da infração prevista neste artigo (Acrescentado pela Resolução ANTT nº 5.833/2018).”

6. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

A análise das alternativas para revisão da Resolução ANTT nº 3.658/2011 segue abaixo. Destaque-se que algumas alternativas tiveram sua análise segregada em grupos de ajustes propostos, de forma a facilitar a compreensão.

6.1. Alternativa 1: Utilização do CIOT como documento para fiscalização da PNPM-TRC

Esta solução foi bastante discutida na Tomada de Subsídio nº 009/2018 e visa compatibilizar a Regulação do PEF para possibilitar o boqueio da emissão do CIOT, em caso de pagamento do frete em valor inferior ao estabelecido na regulação da PNPM-TRC. Conforme mencionado no item de contextualização, parte das contribuições recebidas no mencionado processo de participação social apontam ser inadequado criar um novo documento para o transporte de cargas, sugerindo utilizar documentos de transporte já existentes, entre os quais o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT.

A implementação dessa alternativa requer readequação da infraestrutura tecnológica da ANTT e das IPEFs. Isto porque a PNPM-TRC está prevista para todas as operações de transporte remunerado de cargas lotação, considerando diferentes tipos de carga e configuração do veículo utilizado na operação de transporte. Dessa forma, a volumetria de registros de CIOTs terá um aumento expressivo, necessitando de ampliação na estrutura de TI atualmente utilizada, para suportar o novo fluxo de dados, além de ter de garantir um serviço sem interrupções relevantes, que poderiam levar a imenso impacto logístico e econômico. Essa possível consequência foi um dos pontos levantados pelas IPEFs durante a Reunião Participativa nº 003/2019.

Além disso, para possibilitar a fiscalização do fiel cumprimento dos pisos mínimos, adaptações de requisitos de dados a serem informados no momento de geração do CIOT deverão acontecer. Dados como tipo de carga, endereço de origem e destino do transporte, número de eixos da composição utilizada na operação de transporte deverão ser acrescentados ou ajustados. Nesse ponto, deve-se destacar que foi analisada a opção de listar as informações necessárias de uma forma mais geral na resolução, deixando o detalhamento do formato do dado a ser cadastrado para portarias da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC. Tal ajuste também vai ao encontro de algumas manifestações obtidas durante as reuniões participativas que solicitaram maior simplicidade e clareza nos procedimentos estabelecidos para geração do CIOT, que por consequência possibilitará reduzir as dúvidas de Ouvidoria, conforme exposto no item C deste documento.

Como complementação a esta alternativa, pode-se pensar em tornar o cadastro da operação de transporte, via CIOT, em documento que caracteriza a operação de transporte de que trata a Resolução ANTT nº 4.799/2015.

Essa opção coaduna com algumas sugestões recebidas nas reuniões participativas mencionadas no item C deste documento e já foi objeto da Audiência Pública nº 16/2017, mas recebeu algumas relevantes contestações. Muito se questionou se tal medida não causaria aumento de custo e de burocracia para o setor, caso não houvesse a unificação de todos os documentos exigidos em um só documento de transporte, inclusive os documentos fiscais. Assim, seria necessário uma articulação e sincronização com todas os órgãos fazendários para a consolidação das informações fiscais e de transporte em um único documento, o que inviabiliza sua adoção neste momento.

Dessa maneira, grande empecilho se dá no tempo necessário para efetuar todos os estudos que embasariam a proposta de minuta de Resolução, inclusive com um desejável teste piloto da proposta, juntamente com a urgência em se criar mecanismos de fiscalização do fiel cumprimento da Política de Pisos Mínimos do TRC.

Uma alternativa ainda mais avançada para a finalidade em discussão seria o acompanhamento do fluxo financeiro do pagamento do frete. Nesse cenário, além de acompanhar as informações declaradas pelo responsável pelo preenchimento dos dados relativos à Operação de Transporte, a ANTT acompanharia se os valores declarados foram de fato liquidados e repassados ao transportador.

Essa opção regulatória elevaria ainda mais a complexidade dos estudos necessários, mencionados anteriormente, pois agregaria a necessidade de analisar também:

- Estruturação do modelo de negócio para gerar e controlar pagamentos dos fretes de todas as operações de transporte rodoviário de cargas;
- Critérios para habilitação das instituições responsáveis pela oferta do serviço;
- Requisitos de sistemas necessários para suportar todo o procedimento;
- Levantamento da infraestrutura da ANTT para suportar a nova regulamentação.

Concluindo, então, entre as opções listadas acima, é aconselhável adotar no momento a forma mais simplificada, ou seja, apenas fazendo com que o CIOT seja bloqueado no momento de sua geração, caso o valor do frete esteja em valor inferior ao determinado em resolução da ANTT. O fator determinante desta adoção se deve ao fato de reivindicar menos tempo para entrar em operacionalização, satisfazendo a demanda pelo aprimoramento imediato da fiscalização da PNPM.

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

Agente de Mercado	Possível Impacto	
	Tipo	Descrição
Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga	Negativo	Maior exigência de dados para o cadastro da operação
	Negativo	Maior volume de operações a serem cadastradas, o que pode requerer custos com recursos humanos
	Positivo	Menor risco de sofrer penalidade por cálculo indevido de frete
Transportadores Autônomos de Cargas - TAC e equiparados	Positivo	Fiscalização da PNPM mais efetiva
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	Positivo	Fiscalização da PNPM mais efetiva
	Positivo	Menor necessidade de fiscais na pista para fiscalizar a PNPM
	Negativo	Custo com readequação de infraestrutura tecnológica
	Negativo	Possibilidade de ampliação de servidores para processamento de autos de infração

Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	Positivo	Possibilidade de maior necessidade dos serviços prestados, que pode trazer maior ganho financeiro
	Negativo	Custo com readequação de infraestrutura tecnológica e demais recursos
Banco Central do Brasil	Negativa	Potencial aumento do tamanho de algumas IPEFs pode ampliar o escopo de empresas sujeitas ao acompanhamento do Banco
	Positiva	Fortalecimento do mercado de meios de pagamento
Instituições Financeiras	Positiva	Ampliação de mercado potencial
Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, com mais de 3 veículos	Negativo	Mais um documento a ser preenchido para execução do transporte

6.2. Alternativa 2: Simplificar e desburocratizar regras relacionadas ao Pagamento Eletrônico de Fretes e cadastramento das Operações de Transporte/CIOT

Conforme mencionado no item C deste documento, algumas sugestões apresentadas foram no sentido de simplificar e flexibilizar a regulação do PEF, bem como evitar sobreposições com as normas do Banco Central do Brasil. Por outro lado, percebe-se que, em parte por conter algumas regras relacionadas aos contratos entre particulares, algumas dúvidas registradas na Ouvidoria da ANTT acabam tratando de situações que devem ser solucionadas por meio de regras comerciais e que possuem pouca possibilidade de atuação da ANTT. Assim, a alternativa regulatória analisada neste item visa apontar opções para aprimorar a regulação do PEF neste sentido.

- Grupo 1 de alterações da alternativa em análise: Excluir dispositivos relacionados a contratos ou acordos comerciais entre agentes privados

Durante a revisão da Resolução ANTT nº 3.658/2011 verificou-se a existência de alguns dispositivos que estabelecem regras e condicionantes aos contratos ou acordos que são típicos das relações comerciais entre os agentes privados, não cabendo à ANTT exigir ou fiscalizar qualquer comportamento específico. Nesse sentido, entende-se que eventual descumprimento ou desavença relacionados a essas prescrições normativas estariam na esfera de solução judicial, com utilização de regras do direito civil ou comercial.

Identificou-se, ainda, outros dispositivos que estabelecem regras já abordadas ou que foram atualizadas em outras leis e normas vigentes, tais como Código Civil, legislação tributária ou mesmo resoluções da ANTT. Dessa maneira, eventual manutenção desses dispositivos na norma da ANTT poderá ensejar redundância de determinações normativas, desatualização posterior da resolução, gerando dúvidas por parte dos agentes de mercado que seriam encaminhadas para manifestação da ANTT, ensejando gastos que poderiam ser evitados pela sociedade e pela Administração.

O resultado da aplicação desta alternativa regulatória implicará na exclusão dos 7 dispositivos da Resolução nº 3.658/2011, transcritos a seguir:

Ar. 6º ...

§3º Caso o pagamento do frete não seja feito em parcela única, na origem ou no destino, deverá ser informado o valor previsto das parcelas de adiantamento e saldo, bem como as datas previstas para os respectivos pagamentos”.

...

Art. 7º ...

§1º O Contrato ou o CTRC deverá prever as causas de extinção antecipada do contrato e as penalidades aplicáveis em caso de descumprimento contratual.

§ 2º Salvo determinação contrária estabelecida na legislação fiscal, cabe ao contratante a entrega do Contrato ou do CTRC ao contratado para a realização do transporte.

§ 3º O Contrato ou o CTRC poderão ser substituídos conforme o art. 39 da Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009, devendo o emissor do documento substituto fazer constar nele o Código Identificador da Operação de Transporte.

...

Art. 9º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes, dos serviços e de natureza fiscal.

§ 1º Na ausência de disposição no contrato ou no conhecimento de transportes sobre o prazo e as condições para liquidação do frete, ficará o contratante obrigado a creditar o valor do saldo do frete assim que notificado da chegada da carga ao destino.

§ 2º Na inexistência de contrato ou de conhecimento de transportes, o responsável pelo pagamento será aquele indicado no cadastro da Operação de Transporte ou no documento fiscal que acompanhe a carga.

Além da simplificação da regulação por meio da exclusão dos 7 dispositivos mencionados, foram identificados os possíveis impactos sobre os agentes de mercado identificados elencados abaixo:

Agente de Mercado	Ajuste sugerido	Possível Impacto	
		Tipo	Descrição
Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga	Exclusão do §3º do art. 6º	Positivo	Menos dados para informar no cadastramento da operação de transporte
	Exclusão do §1º do art. 7º e §1º do art. 9º	Positivo	Maior liberdade para acordar os termos de contratação e pagamento do frete com o transportador
	Exclusão do §2º e §3º do art. 7º, <i>caput</i> do art. 9º	Positivo	Maior clareza sobre as regras aplicáveis aos documentos exigíveis no TRRC, visto que tratam-se de regras estabelecidas em outras leis e normas específicas.
	Exclusão do §2º do art. 9º	Neutro	A responsabilidade pelo pagamento do frete ficou clara na definição de contratante e contratado
Transportadores Autônomos de Cargas – TAC e equiparados	Exclusão do §3º do art. 6º	Neutro	Menos informações sobre as condições de pagamento do frete no registro da operação de transporte
	Exclusão do §1º do art. 7º e §1º do art. 9º	Neutro	As regras referentes aos contratos e obrigações entre as partes já são estabelecidos no Código Civil e legislação específica
	Exclusão do §2º e §3º do art. 7º, <i>caput</i> do art. 9º	Positivo	Maior clareza sobre as regras aplicáveis aos documentos exigíveis no TRRC, visto que tratam-se de regras estabelecidas em outras leis e normas específicas.
	Exclusão do §2º do art. 9º	Neutro	A responsabilidade pelo pagamento do frete ficou clara na definição de contratante e contratado

Agente de Mercado	Ajuste sugerido	Possível Impacto	
		Tipo	Descrição
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	Exclusão do §3º do art. 6º	Neutro	Menos informações sobre as condições de pagamento do frete no registro da operação de transporte
	Todas as demais alterações propostas neste item	Positivo	Redução de dúvidas ou pedidos de ação da ANTT sobre condições de pagamento de frete, regras contratuais e documentos exigíveis no TRRC, que são estabelecidas no código civil e legislações específicas não diretamente relacionadas às atribuições da ANTT
Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	Exclusão do §3º do art. 6º	Positivo	Menos dados obrigatórios para gerenciar no cadastramento da operação de transporte
		Negativo	Menos dados sobre a forma de pagamento e de repasse, no caso de atuar como intermediadora de pagamento
	Todas as demais alterações propostas neste item	N/I	Não identificado
Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, com mais de 3 veículos	Exclusão do §3º do art. 6º	Positivo	Menos dados para informar no cadastramento da operação de transporte
	Exclusão do §1º do art. 7º e §1º do art. 9º	Neutro	As regras referentes aos contratos e obrigações entre as partes já são estabelecidos no Código Civil e legislação específica
	Exclusão do §2º e §3º do art. 7º, <i>caput</i> do art. 9º	Positivo	Maior clareza sobre as regras aplicáveis aos documentos exigíveis no TRRC, visto que tratam-se de regras estabelecidas em outras leis e normas específicas.

- Grupo 2 de alterações da alternativa em análise: Excluir os dispositivos que tratam das definições/regras relacionadas ao mercado de meios de pagamentos e referenciar às normas do Banco Central do Brasil

A Lei nº 12.865/2013 publicada após a entrada em vigor da Resolução ANTT nº 3.658/2011 trouxe alguns aprimoramentos para os arranjos de pagamento. Na norma em questão, ficou evidenciada, por exemplo, que nem todas as instituições de pagamento precisariam ser autorizadas pelo Banco Central do Brasil, conforme consta no §4º do art 6º:

“Art. 6º Para os efeitos das normas aplicáveis aos arranjos e às instituições de pagamento que passam a integrar o Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB), nos termos desta Lei, considera-se:

...

§ 4º Não são alcançados por esta Lei os arranjos de pagamento em que o volume, a abrangência e a natureza dos negócios, a serem definidos pelo Banco Central do Brasil, conforme parâmetros estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional, não forem capazes de oferecer risco ao normal funcionamento das transações de pagamentos de varejo.”

Assim, considera-se coerente eliminar todos os dispositivos sobre este assunto na revisão da resolução em questão, fazendo-se referência às normas do Banco Central, quando necessário.

Como consequência, serão eliminadas as definições de Emissor de Moeda Eletrônica e Instituidor de Arranjo de Pagamento.

Além disso, os seguintes artigos foram excluídos:

“Art. 12. A ANTT habilitará as Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete, após a autorização do Banco Central do Brasil, sempre que cumpridos os requisitos previstos nesta Resolução.

...

Art. 14. As pessoas jurídicas interessadas em atuar como Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete deverão apresentar à ANTT pedido de habilitação, protocolado utilizando-se o formulário de que trata o Anexo desta Resolução, acompanhado dos seguintes documentos:

...

§ 1º Apresentados documentos previstos no caput deste artigo, a análise do pedido de habilitação ficará condicionada à verificação e à comprovação, por parte da ANTT, dos seguintes itens:

...

Art. 36-A. As Instituições habilitadas junto à ANTT, cujo serviço de pagamento estiver em funcionamento no momento da publicação desta Resolução, estando enquadradas nas disposições contidas na regulamentação do Banco Central do Brasil da Lei nº 12.865, 09 de outubro de 2013, estarão condicionadas à verificação pela ANTT de comprovação de autorização ou de documento que comprove o pedido de autorização junto ao Banco Central do Brasil. (Alterado pela Resolução nº 5.045, de 10.3.16)

§1º As Instituições sujeitas à regulação do Banco Central do Brasil terão até 31 de março de 2016 para apresentar na ANTT o documento comprobatório do pedido de autorização de funcionamento como Instituição de Pagamento, mantendo a ANTT atualizada do andamento do pleito. (Incluído pela Resolução nº 5.045, de 10.3.16)

§2º As referidas sociedades empresárias terão 30 (trinta) dias para comprovar junto à ANTT que obtiveram a autorização de funcionamento como Instituição de Pagamento, após a finalização do processo junto ao Banco Central do Brasil. (Incluído pela Resolução nº 5.045, de 10.3.16)

Art. 36-C. A não apresentação da documentação prevista no artigo 36-A nos prazos previstos sujeitará as instituições ao cancelamento da habilitação. (Alterado pela Resolução nº 5.045, de 10.3.16)”.

Tais alterações somente trazem impactos aos agentes de mercado listados abaixo:

Agente de Mercado	Possível Impacto	
	Tipo	Descrição
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	Positivo	Maior independência e menor burocracia para habilitar uma IPEF
	Positivo	Maior coerência do ato normativo com a prática regulatória dos meios de pagamento regulados pelo BCB

Agente de Mercado	Possível Impacto	
	Tipo	Descrição
	Negativo	Maior responsabilidade no acompanhamento das IPEFs que não estão sujeitas ao acompanhamento mais intensivo do BCB
Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	Positivo	Menor burocracia e maior agilidade ao processo de habilitação
	Positivo	Maior coerência do ato normativo com a prática regulatória dos meios de pagamento regulados pelo BCB
Banco Central do Brasil	Neutro	As responsabilidades do Banco Central não serão alteradas em função da proposta
	Positivo	Maior aderência com a legislação e normas relacionadas as suas atividades típicas, reduzindo demandas sobre eventuais determinações nas normas da ANTT

- Grupo 3 de alterações da alternativa em análise: Eliminar dispositivos que não possuem efetividade prática ou que podem ser estabelecidos por regramento operacional

Em consonância com a ideia de desburocratização do atual governo, a revisão do normativo passou por uma análise para verificar quais dispositivos traziam efetivamente algum benefício ao processo.

Nesse sentido, foram excluídos os dispositivos remanescentes do art. 15 da Resolução vigente, sendo realocados os incisos VI e §2º do mencionado artigo. Particularmente com relação à retirada do inciso IX, que estabelecia a obrigatoriedade de apresentar a declaração contida no Anexo II, entende-se que tal dispositivo não tinha efeito prático, uma vez que independente das IPEFs entregarem essa declaração, já possuem a obrigação de observar todas as regras estabelecidas na resolução que trata do PEF e outras normas e leis relacionadas.

Foi excluído também o art. 20, que estabelecia que o ato de habilitação da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete deveria indicar expressamente seu respectivo número de registro. Entende-se que tal regra não agrega nenhum controle efetivo às IPEFs, devendo ser remetida a regramento de nível operacional.

Também foi sugerido remeter a regramento operacional o disposto no caput do art. 22, que estabelece as rubricas sob as quais devem ser registrados os créditos nos meios de pagamento, tendo sido realocadas as determinações contidas nos §§ 1º e 2º deste dispositivo.

Além dos artigos mencionados, constatou-se que o art. 23 da resolução, na verdade, não agregava valor ao normativo em análise e não estava coerente com a realidade, pois os critérios de habilitação de IPEF são diferentes da habilitação de Fornecedoras de Vale-pedágio Obrigatório, que segue regulamento próprio.

Com relação ao inciso VII do art. 28, que determinava que a IPEF deveria fomentar a aceitação dos meios de pagamento de frete em estabelecimentos comerciais, entende-se que esse dispositivo tinha alguma utilidade num cenário inicial de instituição do PEF, mesmo que sempre tenha sido de difícil verificação. Contudo, com a habilitação de mais de duas dezenas de IPEFs atualmente, a própria concorrência entre elas se encarregará de incentivar as Instituições de expandirem as redes de aceitação dos seus meios de pagamento.

A exclusão do inciso X do art. 28 se deve ao fato que, independente da Resolução determinar o atendimento da Lei nº 9.613/1998, as Instituições devem observar todas leis vigentes.

As alterações propostas somente trazem impactos à ANTT e às empresas que desejam se habilitar como IPEFs, na medida em que reduzem a burocracia para habilitação e eliminam determinações que não possuem efetividade prática. Por outro lado, entende-se que a redução dessas exigências não prejudica a avaliação e controle das IPEFs por parte da ANTT.

6.3. Alternativa 3: Critérios de cobrança pelo uso dos serviços

Com a expansão da exigência da geração de CIOT para todas as operações de transportes, a volumetria aumentará consideravelmente, acarretando na necessidade de incremento da estrutura disponibilizada pelas IPEFs. Adicionalmente, o grande volume de operações aumenta ainda mais a necessidade de eficiência de sistemas, para evitar pausas que prejudiquem o pleno funcionamento do processo de geração do CIOT.

Além disso, para fazer a compatibilização do CIOT com as informações da Política de Pisos Mínimos, surge a necessidade de modificação de sistemas com a inclusão de novas informações que serão solicitadas para geração do documento.

Também foi requisitada pela categoria dos caminhoneiros que a geração do CIOT fosse bloqueada quando em desacordo com os pisos mínimos divulgados pela ANTT. Esta verificação vai colocar ainda mais responsabilidades e demandar mais medidas de segurança por parte das IPEFs.

Dito todo o exposto acima, as IPEFs terão um custo adicional para implementar a nova regulamentação. Desta forma, deve-se avaliar se a gratuidade dos serviços deve ser mantida, se a gratuidade permanece em casos específicos ou se permanece da forma atual.

As gratuidades aqui mencionadas e constantes atualmente na Resolução ANTT nº 3.658/2018 são para emissão de CIOT (parágrafo único do art. 5º) e as tarifas bancárias referentes a saques, transferências, extratos e outros, conforme estabelecido no art. 24.

Analisando todas as alternativas quanto à gratuidade para a emissão do CIOT, a equipe técnica considera que o atual funcionamento deve ser mantido, ou seja, deve permanecer a existência de serviços gratuitos. A manutenção desta gratuidade para o caso dos TACs e equiparados se deve ao fato de ser uma regra já aplicada e consolidada pelo mercado, que por outro lado não gerará custos adicionais às IPEFs.

No caso da exigência de emissão de CIOT para as grandes empresas, ou seja, que possuem mais de três veículos, muito provavelmente vai ser requerida a formulação de serviços mais especializados, adicionais aos regulados pela ANTT, que poderão ser a elas oferecidos e que, por consequência, podem ser alvo de novos ganhos para as IPEFs, provocando uma compensação destas pelos investimentos para suportar as novas demandas e volumetria trazidas com a revisão da regulação em questão.

No caso da gratuidade dos pacotes de consultas de saques e transferências que traz a atual resolução, deve-se analisar se permanecem todas as gratuidades, se serão reduzidas ou se serão excluídas. Vale ressaltar que esta gratuidade se aplica somente aos atuais envolvidos, TAC e equiparados. No caso dos novos agentes de mercado, ETCs com mais de três veículos automotores, o pagamento do frete via IPEF é opcional e eventuais custos dos serviços devem ser ajustados entre as partes.

Após a realização da Reunião Participativa nº 003/2019, que teve como objetivo obter subsídios e informações adicionais ao processo de Revisão da Regulação do Pagamento Eletrônico de Frete – Resolução ANTT nº 3.658/2011, foram solicitadas algumas informações adicionais às IPEFs. Entre os questionamentos, foi solicitado o número de saques e de transferências por CIOT emitido em 2018. Com as respostas obtidas, a equipe técnica percebeu que os limites impostos na regulamentação atual estavam superdimensionados. Desta forma, sugere-se alterar o número de transferências gratuitas a uma por CIOT emitido e quatro saques por mês, diferente dos atuais quatro saques por CIOT.

Para as ETCs com mais de três veículos, que passarão a emitir CIOT, a operação, saques e transferências via CIOT é opcional, cabendo a livre negociação entre as partes.

Os impactos destas ações podem ser descritos conforme quadro abaixo:

Agente de Mercado	Ajuste sugerido	Possível Impacto	
		Tipo	Descrição

Agente de Mercado	Ajuste sugerido	Possível Impacto	
		Tipo	Descrição
Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga	Gratuidade de emissão de CIOT para TAC e equiparados	Neutro	Não haverá aumento de custos, pois tal regra já está incluída na atual resolução
	Gratuidade de emissão de CIOT para ETCs com mais de três veículos	Positivo	A nova exigência não onerará a contratação dessa categoria de transportadores
	Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TACs e equiparados	Positivo	A revisão de alguns quantitativos de gratuidades reduzirá os custos de contratação de TACs e equiparados
	Tarifas bancárias livres para pagamento de frete via IPEF para ETCs com mais de 3 veículos	Neutro	Tendo em vista que a contratação de IPEF para intermediar o pagamento do transportador nesse caso é facultativa
Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	Gratuidade de emissão de CIOT para TAC e equiparados	Neutro	Não haverá aumento de custos, pois tal regra já está incluída na atual resolução
	Gratuidade de emissão de CIOT para ETCs com mais de três veículos	Negativo	Aumento das exigências e possíveis gastos das IPEFs
		Positivo	Potencial aumento na base de clientes para cobrança por serviços não regulados
	Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TACs e equiparados	Positivo	A revisão de alguns quantitativos de gratuidades reduzirá os custos de transação bancária
Tarifas bancárias livres para pagamento de frete via IPEF para ETCs com mais de 3 veículos	Positivo	Possibilidade de negociar com os clientes	
TAC e equiparados	Gratuidade de emissão de CIOT para TAC e equiparados	Neutro	Medida mantém benefícios estabelecidos na regulação atual
	Gratuidade de emissão de CIOT para ETCs com mais de três veículos	N/I	Impacto não identificado
	Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TACs e equiparados	Negativo/Neutro	Diminuição das gratuidades, mas que não impactará aqueles que já não utilizam todo o limite disponibilizado
	Tarifas bancárias livres para pagamento de frete via IPEF para ETCs com mais de 3 veículos	N/I	Impacto não identificado
ETCs com mais de três veículos ^[1]	Gratuidade de emissão de CIOT para TAC e equiparados	N/I	Impacto não identificado

Agente de Mercado	Ajuste sugerido	Possível Impacto	
		Tipo	Descrição
	Gratuidade de emissão de CIOT para ETCs com mais de três veículos	Positivo	Não aumentará o custo de contratação de ETCs
	Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TACs e equiparados	N/I	Impacto não identificado
	Tarifas bancárias livres para pagamento de frete via IPEF para ETCs com mais de 3 veículos	Positivo/Neutro	Tendo em vista que a contratação de IPEF para intermediar o pagamento do frete nesse caso é facultativa, a liberdade de negociação pode ser aproveitada pelas ETCs para conseguir serviços a melhores preços

[1] Análise válida apenas para o caso em que atuam como contratadas. Quando figurarem como subcontratantes, deve-se observar as linhas da tabela referentes a “Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga”

6.4 Alternativa 4: Reformular as Penalidades

Com a inclusão de novos dispositivos na proposta de resolução, faz-se necessário levantar as novas penalidades decorrentes de suas negligências. Por outro lado, os resultados da análise do resultado regulatório realizado no item C deste documento apontam a necessidade de ajustar algumas penalidades, especialmente para possibilitar uma fiscalização mais efetiva e que permita conduzir o mercado regulado a uma maior aderência à regulação. É importante destacar que as dosimetrias devem ser equivalentes às existentes, podendo ser alteradas pontualmente para ajustar a realidade observada durante o período de vigência da norma atual.

Adicionalmente, é preciso dosar as penalidades previstas nesta proposta com aquelas da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, tendo em vista que eventual penalidade em valor baixo pode estimular, por exemplo, que uma operação de transporte não seja cadastrada. Em outras palavras, pode valer mais a pena correr o risco de sofrer sanção pela não geração do CIOT do que punições pelo descumprimento do piso mínimo.

No contexto de incorporar todos os possíveis aprimoramentos identificados durante a vigência da regulação, conforme destacado no problema regulatório identificado, urge estabelecer penalidades para quem não sendo IPEF, contratante, subcontratante, contratado ou subcontratado descumpra as normas estabelecidas pelo regulamento. Atualmente, a punição para quem comercializa uma carta-frete, por exemplo, é dificultada pela ausência de penalidade específica, conforme demonstra os dados de autuações apontados anteriormente nesta AIR.

O objetivo da Norma aqui discutida é o de regulamentar o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT e, para TAC e equiparados, os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas. Como critério para se realizar uma dosimetria das penalidades, fez-se a seguinte subdivisão:

- Leve: aquela infração que não gera impacto a todo o mercado regulado, mas gera impacto pontual ao contratado ou subcontratado;
- Leve para Média: aquela infração que não gera impacto a todo o mercado regulado, mas gera impacto pontual ao contratado ou subcontratado e impacta pontualmente também na

fiscalização;

- Média: aquela infração que tem impacto direto no contratado ou subcontratado e pode gerar impacto em parte do mercado regulado;
- Média para Grave: aquela infração que tem impacto direto no contratado ou subcontratado e pode gerar impacto em parte do mercado regulado ou tem o objetivo de desviar recursos financeiros volumosos do contratado ou subcontratado;
- Grave: aquela infração que impacta todo o mercado regulado e tem o objetivo de fraudar o objetivo geral da Norma

Considerando o critério acima, foram as classificadas as penalidades propostas:

<u>Aplicáveis ao contratante ou subcontratante</u>		
Penalidade	Classificação	Valor da Multa
cobrar do contratado ou subcontratado os valores referentes aos serviços descritos no Art. 16° da Resolução.	Leve	R\$ 550,00
desviar, por qualquer meio, o pagamento do frete em proveito próprio ou de terceiro diverso do contratado.	Grave	100% do valor do frete
efetuar o pagamento do frete, no todo ou em parte, de forma diversa da prevista nesta Resolução.	Média	50% do valor do frete
efetuar qualquer deságio no frete ou cobrança de valor para efetivar os devidos créditos nos meios de pagamento previstos nesta Resolução.	Grave	100% do valor do frete
deixar de respeitar a escolha do meio de pagamento por parte do transportador, de acordo com o Art. 7° desta Resolução.	Média	50% do valor do frete
deixar de cadastrar a Operação de Transporte.	Leve para Média	R\$ 1.100,00
gerar, com intuito de burlar a fiscalização, CIOT com dados divergentes daqueles correspondentes ao da efetiva contratação do frete.	Leve para Média	R\$ 1.100,00
<u>Aplicáveis ao contratado ou subcontratado</u>		
permitir, por ação ou omissão, o uso dos meios de pagamento de frete de sua titularidade de forma irregular ou fraudulenta: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e, em caso de reincidência, o cancelamento do RNTRC; e	Leve para Média	R\$ 1.100,00
<u>Aplicáveis à Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete</u>		
cobrar dos contratados qualquer valor, a qualquer título, pela utilização dos serviços gratuitos previstos nesta Resolução.	Leve	R\$ 550,00
deixar de repassar o crédito do frete após a liberação pelo contratante.	Média para Grave	R\$ 5.000,00
deixar de repassar à ANTT todas as informações relativas aos meios de pagamento de frete e às Operações de Transporte.	Leve para Média	R\$ 1.100,00
restringir a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete por contratado, em virtude de situação cadastral junto aos órgãos de proteção ao crédito.	Leve para Média	R\$ 1.100,00
restringir o acesso aos créditos ou vincular a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete pelo transportador à aquisição de bens ou utilização de outros serviços.	Média para Grave	R\$ 5.000,00
deixar de comunicar, no prazo máximo de trinta dias, qualquer alteração nas condições de habilitação e aprovação de que trata esta Resolução.	Média para Grave	R\$ 5.000,00
atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados.	Média para Grave	R\$ 5.000,00
deixar de disponibilizar os serviços de atendimento aos usuários dos meios de pagamento de frete nos termos do Decreto 6.523/2008	Média para Grave	R\$ 5.000,00

deixar de disponibilizar aos contratantes e contratados, pela internet e por atendimento telefônico, o cadastramento da Operação de Transporte, conforme disposto nos arts. 5º e 6º desta Resolução.	Média para Grave	R\$ 5.000,00
paralisar a operação dos meios necessários ao cumprimento das obrigações previstas na Lei nº 11.442/2007, e nesta Resolução, sem prévia autorização da ANTT.	Grave	R\$ 10.500,00
permitir, por ação ou omissão, ou sem o consentimento da ANTT, o acesso de terceiros não relacionados à Operação de Transporte às informações constantes dos sistemas e meios de pagamento de frete.	Grave	R\$ 10.500,00
possuir vinculação societária, direta e/ou indireta, com as partes registradas no CIOT ou documento substituto, objeto do contrato de transporte em que esteja atuando como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete.	Grave	R\$ 10.500,00
possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com distribuidora de combustíveis para efeito de transação com os meios de pagamento de frete, especialmente as relacionadas com a comercialização de combustíveis e outros insumos.	Grave	R\$ 10.500,00
<u>Aplicáveis a todos que</u>		
comercializar meio de pagamento eletrônico sem habilitação outorgada pela ANTT.	Grave	R\$ 10.500,00
comercializar carta-frete ou outro meio de pagamento similar como forma de pagamento do valor do frete ao TAC ou TAC-equiparado.	Grave	R\$ 10.500,00

Tal alternativa traz impactos às seguintes categorias:

Agente de Mercado	Possível Impacto	
	Tipo	Descrição
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)	Positivo	Possibilidade de uma maior e mais efetiva atuação fiscalizatória
	Negativo	Possível aumento no volume de recursos administrativos contra as penalidades aplicadas
Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF)	Positivo	Aumento do número de pessoas interessadas nos seus serviços como consequência do aumento da fiscalização e aderência do mercado a norma
	Positivo	Maior aderência das IPEFs a norma, gerando um melhor e mais justo ambiente concorrencial
	Negativo	Possibilidade de punições mais elevadas pelo descumprimento da Norma
Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga	Positivo	Diminuição da concorrência desleal com fiscalização mais efetiva
	Negativo	Possibilidade de punições mais elevadas pelo descumprimento da Norma
Contratados/Subcontratados do serviço de transporte rodoviário de carga	Positivo	Diminuição da concorrência desleal com a fiscalização mais efetiva
	Negativo	Possibilidade de punições mais elevadas pelo descumprimento da Norma

7. DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

Em que pese a necessidade de regulamentação do assunto, conforme previsto na Lei nº 11.442/2007, em conformidade com o artigo 68 da Lei nº 10.233/2001, a ANTT deve submeter as iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte à audiência pública. O referido processo, regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.624/2017, permite uma ampla participação da sociedade e análise de impactos regulatórios para a

elaboração de seus regulamentos, visando sempre a eficiência regulatória. Dessa forma, todo o processo deve-se obedecer ao devido trâmite regulatório.

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

Segundo a Resolução ANTT nº 5.624/2017, o prazo para a audiência pública deveria ser de 45 dias, porém, com a devida justificativa, tal prazo pode ser reduzido a 20 dias. Assim, de forma razoável, sugere-se a Diretoria estabelecer um prazo de 30 dias para esta Audiência Pública.

Considerando o impacto acarretado no transporte rodoviário de cargas que tal medida proporciona, a redução do prazo justifica-se em razão da necessidade de se estabelecer o documento referente ao contrato de frete, previsto no artigo 7º da Lei nº 13.703/2018, para uma fiscalização mais efetiva da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas logo após o termino da Audiência Pública 002/2019.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, encaminha-se esta Nota Técnica, compreendendo a Análise de Impacto Regulatório juntamente com a proposta de Minuta de Resolução, para posterior encaminhamento à Diretoria, com vistas à deliberação quanto à aprovação e abertura de Audiência Pública.

[1] Guia Orientativo para a Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – Guia AIR, Casa Civil, Presidência da República do Brasil, 2018

[2] Análise válida apenas para o caso em que atuam como contratadas. Quando figurarem como subcontratantes, deve-se observar as linhas da tabela referentes a “Contratantes/Subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de carga”

Brasília, 09 de maio de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ SOUSA RAMOS, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 09/05/2019, às 17:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 09/05/2019, às 17:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **TITO LIVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA, Gerente**, em 09/05/2019, às 18:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS, Superintendente**, em 10/05/2019, às 17:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0286768** e o código CRC **6A018BE8**.

Referência: Processo nº 50500.322836/2019-18

SEI nº 0286768

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br