



Análise de Impacto Regulatório

Tema: Inspeção Técnica Veicular - ITV

Versão 1.0

Referência: Processo nº 50500.109401/2013-94

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma pela deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

7
/

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. Quais as palavras-chaves para facilitar pesquisas sobre essa AIR?

Palavra-chave 1: Inspeção Técnica Veicular - ITV

Palavra-chave 2: Certificado de Segurança Veicular - CSV

Palavra-chave 3: Laudo de Inspeção Técnica - LIT

Palavra-chave 4: Instituição Técnica Licenciada - ITL

Palavra-chave 5: NBR 14.040

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo nº 50500.109401/2013-94.

Assunto: Inspeção Técnica Veicular.

3. Quais são as AIRs relacionadas?

Não se aplica.

4. Caso exista um cronograma, em qual etapa deste está sendo concluída a presente versão da AIR?

Na etapa 1.6 (Elaboração do FAPIR), que faz parte do item 1 (Estudos) do projeto sobre “Inspeção Técnica Veicular - ITV”, tema do Eixo Temático nº 3 da Agenda Regulatória 2015-2016.

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

A Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015, estabelece que as empresas interessadas na prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob o regime de fretamento devem apresentar à Agência requerimento acompanhado de uma série de documentos, dentre os quais o **Certificado de Segurança Veicular - CSV**. A Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, por sua vez, estabelece que as empresas interessadas na prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob regime de autorização, devem apresentar à ANTT uma série de documentos, dentre os quais o **Laudo de Inspeção Técnica – LIT**.

LIT é o relatório de conformidade emitido após o diagnóstico ou processo de avaliação de um veículo, visando verificar suas condições de segurança, para que seja permitida, ou não, sua circulação em vias públicas. O CSV tem exatamente a mesma essência, no entanto, sua autenticidade é verificada por meio do **Sistema de Emissão de Certificado de Segurança Veicular - SISCSV**, sob tutela do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

No SISCSV existem vários “escopos” de inspeção veicular. Cada escopo é constituído, basicamente, por uma lista de verificação com itens a serem checados por ocasião da inspeção veicular. Um deles é o chamado **escopo ANTT**, cuja principal fonte é a **NBR 14.040**, normativo da Associação Brasileira de Normas Técnica - ABNT que estabelece as diretrizes básicas da inspeção de segurança para veículos ou conjunto de veículos terrestres.

O DENATRAN está promovendo a atualização do SISCSV, oportunidade que ANTT pretende explorar no sentido de atualizar também, dentro do SISCSV, o **escopo ANTT** das inspeções.

Além de aproveitar para atualizar o escopo ANTT, planeja-se estender a obrigatoriedade da emissão do CSV a todos os serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros (longa distância e semiurbano), não apenas daqueles sob regime de fretamento, assim como incluir novos itens a serem inspecionados nos veículos usados em tais serviços, em conformidade com a regulamentação exarada por esta Agência.

Nesse sentido, além dos itens constantes da NBR 14040, há a necessidade de se incluir no escopo ANTT outros itens relacionados mais especificamente a exigências da Agência. São eles:

- Características, especificações e padrões técnicos do veículo, segundo os preceitos da Resolução ANTT nº 4.130, de 3 de julho de 2013;
- Subsistema embarcado (Monitriip), de acordo com a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014;
- Aspectos relacionados a acessibilidade (conforme NBR 14.022, NBR 15.320 e portarias nº 260/2007 e nº 168/2008 do Inmetro, dentre outras); e
- Aspectos relacionados à segurança do veículo (conforme resoluções nºs 416/2012 e 445/2013 do Contran).

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Portanto, o projeto em análise busca redefinir o escopo do processo de inspeção de veículos utilizados para prestação de serviços de transporte de passageiros, verificando a conveniência e também a necessidade de se adicionarem outros itens além daqueles constantes da NBR 14.040.

Em resumo, têm-se dois problemas a serem solucionados e uma oportunidade a ser explorada, conforme segue:

- **Problema 1:** o LIT (exigido no transporte regular) é facilmente “fraudável”, assim, precisa ser substituído pelo CSV, cuja autenticidade pode ser conferida por meio do SISCSV;
- **Problema 2:** o escopo ANTT, dentro do SISCSV, apresenta lacunas que devem ser preenchidas com itens cuja verificação se mostra importante para a Agência, quais sejam: (i) Caracterização Veicular, (ii) Monitriip, (iii) Acessibilidade e (iv) Segurança; e
- **Oportunidade a ser Explorada:** o DENATRAN vem reformulando o SISCSV, momento ideal para a ANTT atualizar e complementar o escopo de suas inspeções.

Há dois impactos que precisam ser medidos junto ao mercado, operadores e usuários, bem como na dinâmica interna de trabalho da própria ANTT. O primeiro é o impacto de se exigir o CSV também para veículos que fazem o transporte regular (frota estimada em 14 mil veículos). O segundo, o impacto de se incluir no escopo ANTT itens que não constam atualmente do referido escopo. Além disso, é preciso analisar as vantagens e desvantagens dessas mudanças.

2. O foco da ação regulatória visa corrigir qual falha de mercado?

Propõe-se a substituição do LIT pelo CSV no âmbito do transporte regular. Essa é, sem dúvida, uma falha de mercado, tendo em vista que o LIT tem sofrido fraudes (muitas delas não detectáveis pelos atuais procedimentos), o que possibilita a circulação de veículos que não apresentam condições mínimas de segurança. Além disso, a ANTT busca tornar o processo de inspeção veicular o mais completo possível através da inclusão de aspectos que hoje não fazem parte da verificação (como a caracterização do veículo, conforme Res. ANTT nº 4.130/2013). Outro aspecto relevante é que atualmente podem-se encontrar veículos em operação com características, especificações e padrões técnicos que não correspondem de forma precisa ao que se vê dentro e fora dos ônibus, sendo o usuário impactado por pagar por um serviço que nem sempre é disponibilizado. Tal fato pode influenciar em seu conforto, quando o mesmo adquire uma passagem de ônibus executivo e o veículo ofertado não apresenta as características de um ônibus executivo, por exemplo.

3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

Sim. A Resolução ANTT nº 4.770/2015, que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização, afirma o seguinte em seu artigo 28:

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Art. 28. A transportadora deverá apresentar frota suficiente para o atendimento da frequência solicitada, mediante:

(...)

*III - apresentação de **Laudo de Inspeção Técnica – LIT** de todos os ônibus, nos termos estabelecidos pela Norma Técnica NBR 14.040 da Associação Brasileira de Normas Técnica; **(grifo nosso)***

Já a Resolução ANTT nº 4.777/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, diz o seguinte em seu artigo 11:

Art. 11. O transportador interessado na prestação do serviço objeto desta Resolução deverá cadastrar veículo em sua frota, mediante a apresentação dos seguintes documentos, em cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:

(...)

*II - **Certificado de Segurança Veicular - CSV**, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN; **(grifo nosso)***

(...)

A mesma resolução apresenta outras condicionantes em seu artigo 16:

Art. 16. O CSV expedido para veículo em inspeção da ANTT deverá verificar as condições técnicas e de segurança dos veículos conforme a norma ABNT NBR 14.040 e suas alterações, além de outras condições determinadas em resolução específica pela ANTT.

A resolução específica, mencionada no artigo 16 da Resolução nº 4.777/2015, é justamente a resolução ora em construção e cuja análise de impacto regulatório está sendo tratada neste documento.

Sem dúvida, a Agência possui competência para regulamentar o assunto, conforme o disposto no artigo 22, III, da Lei nº 10.233/2001:

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

(...)

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

(...)

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Por fim, a seguinte unidade organizacional da Agência tem atribuição regimental para dar tratamento ao objeto em discussão, de acordo com a Resolução ANTT nº 3.000/2009:

Art. 63. À Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros compete:

I - promover a regulamentação dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros;

(...)

VII - promover a integração, o desempenho e a eficiência dos instrumentos de gestão e controle dos serviços de transporte de passageiros;

(...)

XI - elaborar e propor normas e padrões técnicos relativos aos serviços de transporte de passageiros;

(...)

XVI - avaliar e propor regulamentações específicas que propiciem o desenvolvimento dos serviços e o melhor atendimento das necessidades de movimentação de pessoas nos modais terrestres;

XVII - desempenhar atividades que demandam a integração e compatibilização de informações das diferentes áreas de atuação da Superintendência para tomada de decisão uniforme;

(...)

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

- Verificar se é possível (do ponto de vista técnico) e recomendável (do ponto de vista do mercado conseguir absorver a nova demanda) que o CSV passe a ser exigido também para veículos que fazem o transporte regular;
- Definir se devem (e como devem) ser incorporados novos itens ao escopo da inspeção veicular, tanto para o fretamento quanto para o transporte regular. Para se chegar a essa definição, deverão ser avaliados vários aspectos, tais como: custo, tempo adicional, capacidade da mão de obra especializada etc.; e
- Garantir maior segurança e conforto aos usuários do transporte coletivo de passageiros.

5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

Sim. A Nota Técnica nº 164/GEFAE/2013, de 19/12/2013, que apresenta relatório das atividades realizadas no âmbito do projeto sobre Inspeção Técnica Veicular (Eixo Temático nº 3 das Agendas Regulatórias ANTT 2011/2012 e 2013/2014), sugerindo sua interrupção.

6. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Não foram encontradas, no âmbito deste projeto, ações de órgãos externos.

7. Foram identificadas diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?

Não foram encontradas, no âmbito deste projeto, diretrizes da Diretoria Colegiada da ANTT.

8. Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

Podem ser destacadas três premissas que ainda não foram validadas formalmente pela Diretoria Colegiada da ANTT:

- Aderência aos aspectos constantes da Resolução ANTT nº 4.770/2015;
- Aderência aos aspectos constantes da Resolução ANTT nº 4.777/2015; e
- Atendimento às demais disposições legais existentes sobre o tema.

9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

As informações relevantes levantadas foram aquelas descritas em normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT relacionadas a Inspeção Técnica Veicular, bem como em normativos do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO.

10. Os atores internos e externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

O DENATRAN, INMETRO e associações que representam as Instituições Técnicas Licenciadas (ITLs), que são atores externos, têm sido consultados sistematicamente desde o início do projeto e participado das discussões a respeito deste assunto. As transportadoras e usuários do transporte, por sua vez, serão consultados mediante processo de participação popular (audiência pública).

Os atores internos (ANTT) participaram do processo de construção da nova resolução mediante reuniões técnicas.

[Handwritten signature]

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Alternativa 1 - Manter a situação atual.

Resultados Esperados: Não resolve os problemas.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - ❖ Impossibilidade de verificar a autenticidade do laudo de inspeção para o transporte regular (caso continue a ser exigido apenas o LIT, segundo o texto atual da Resolução ANTT nº 4.770/2015);
 - ❖ Impossibilidade de preencher as lacunas que hoje existem na lista de verificação utilizada na inspeção veicular dos ônibus, tanto no transporte regular quanto no fretado; e
 - ❖ Desalinhamento entre as perspectivas de melhoria apontadas pela Agência para o processo de inspeção e a realidade encontrada nas instituições técnicas licenciadas (ITLs) pelo DENATRAN, que são as oficinas onde se realizam as inspeções.
- **EMPRESAS QUE REALIZAM AS INSPEÇÕES**
 - ❖ No caso do transporte regular, continuará a concorrência entre as oficinas das transportadoras e as ITLs, tendo em vista que a Resolução ANTT nº 4.770/2015 não obriga que as inspeções ocorram somente em ITLs.
- **MERCADO REGULADO**
 - ❖ No caso do transporte regular, as transportadoras continuarão a ter a opção de realizar as inspeções veiculares em suas próprias oficinas (desde que atendam a alguns pré-requisitos), o que pode lhes propiciar alguma economia.
- **USUÁRIOS**
 - ❖ No caso do transporte regular, os usuários tendem a ser prejudicados, pois, como já informado acima, continuará a não ser possível verificar a autenticidade dos laudos de inspeção veicular; e
 - ❖ A verificação de itens relacionados a conforto (Resolução ANTT nº 4.130/2013) e acessibilidade, dentre outros propostos pela ANTT, continuará a não ocorrer, o que certamente trará prejuízos aos usuários.

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 2 – Ampliar a obrigatoriedade de apresentação do CSV também para o Transporte Regular (substituindo LIT), porém sem ampliar o escopo ANTT de verificação. Resultados Esperados: Resolve o problema das fraudes nos laudos de inspeção veicular não emitidos por ITL (caso específico do transporte regular), sem preencher, no entanto, as lacunas que existem no processo de inspeção como um todo, ou seja, aqueles itens que a ANTT considera importante checar, além dos apontados pela NBR 14.040 e que já fazem parte do escopo de inspeção.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - ❖ Possibilidade de verificar a autenticidade do laudo de inspeção para o transporte regular, aspecto positivo que muito facilitará o trabalho da Superintendência de Fiscalização – SUFIS e da Gerência de Habilitação de Transporte de Passageiros – GEHAB/SUPAS;
 - ❖ Impossibilidade de preencher as lacunas que hoje existem na lista de verificação utilizada na inspeção veicular dos ônibus, tanto no transporte regular quanto no fretado; e
 - ❖ Desalinhamento parcial entre as perspectivas de melhoria apontadas pela Agência para o processo de inspeção e a realidade encontrada nas ITLs.
- **EMPRESAS QUE REALIZAM AS INSPEÇÕES**
 - ❖ No caso do transporte regular, acabará a “concorrência” entre as transportadoras (que atualmente podem realizar as inspeções em suas oficinas próprias) e as ITLs, tendo em vista que passará a ser obrigatória a emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV) no lugar do Laudo de Inspeção Técnica (LIT). Uma consequência natural disso será o aumento da quantidade de veículos (transporte regular) que deverão procurar ITLs para realizar inspeção;
 - ❖ Do ponto de vista técnico (escopo, tempo, custo, mão de obra), a inspeção dos veículos que fazem o transporte regular passará a ser como é hoje a inspeção dos veículos que fazem fretamento. E a inspeção dos veículos que fazem fretamento continuará a ser exatamente como é hoje.
- **MERCADO REGULADO**
 - ❖ No caso do transporte regular de passageiros, as transportadoras deverão proceder as inspeções de seus veículos somente em ITLs para emissão do CSV (situação que hoje já ocorre com os veículos do fretamento). Isso provavelmente aumentará suas despesas com manutenção. Em todo caso, simulações feitas de forma preliminar apontam que os custos de inspeção (por ano) divididos pelo número de passageiros transportados é muito baixo.
- **USUÁRIOS**
 - ❖ No caso do transporte regular, os usuários tendem a ser beneficiados, pois será possível verificar a autenticidade do laudo de inspeção, que passará a ser, para todos os veículos, o CSV. Isso garantirá melhores condições de operação para os veículos e, conseqüentemente, para os usuários. Por outro lado, obviamente haverá um acréscimo do custo (que, provavelmente, será repassado de alguma forma ao usuário final do transporte). No entanto, conforme já destacado, esse custo – em comparação com os benefícios trazidos pela realização da inspeção veicular – são muito baixos.

	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

Alternativa 3 – Ampliar a obrigatoriedade de apresentação do CSV para o Transporte Regular (em substituição ao LIT) e incluir novos itens no escopo da inspeção veicular.

Resultados Esperados: Resolve o problema das fraudes nos laudos de inspeção veicular não emitidos por ITL (caso específico do transporte regular) e preenche as lacunas do processo de inspeção como um todo.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

• **ANTT**

- ❖ Possibilidade de verificar a autenticidade do laudo de inspeção para o transporte regular, aspecto positivo que muito facilitará o trabalho da Superintendência de Fiscalização – SUFIS e da Gerência de Habilitação de Transporte de Passageiros – GEHAB/SUPAS;
- ❖ Preenchimento de lacunas na inspeção veicular, tanto no transporte regular quanto no fretado. Bom exemplo disso é a verificação da existência e funcionamento do equipamento embarcado nos ônibus (Monitriip), de vital importância para um melhor monitoramento da operação do sistema em todo o país; e
- ❖ Alinhamento entre as perspectivas de melhoria apontadas pela Agência para o processo de inspeção veicular e a realidade encontrada nas ITLs.

• **EMPRESAS QUE REALIZAM AS INSPEÇÕES**

- ❖ No caso do transporte regular, fim da “concorrência” entre transportadoras (que atualmente podem realizar as inspeções em suas próprias oficinas) e ITLs, tendo em vista que passará a ser obrigatória a emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV) no lugar do Laudo de Inspeção Técnica (LIT). Uma consequência natural será o aumento da quantidade de veículos (transporte regular) que deverão procurar ITLs para realizar a inspeção; e
- ❖ Do ponto de vista técnico (escopo, tempo, custo, mão de obra etc.), a inspeção de todos os veículos sofrerá alterações em seus processos internos (nas ITLs).

• **MERCADO REGULADO**

- ❖ No caso do transporte regular, as transportadoras deverão realizar as inspeções de seus veículos somente em ITLs para emissão do CSV (situação que hoje já ocorre com os veículos que fazem fretamento). Isso provavelmente aumentará as despesas das transportadoras com manutenção; e
- ❖ Com a complementação de itens no escopo da inspeção, é possível que o tempo e os custos para a realização da inspeção aumentem (OBS.: na próxima versão desta AIR serão apresentadas algumas simulações que permitirão melhor avaliar o acréscimo dos custos envolvidos no processo de inspeção e seus eventuais impactos em relação aos preços cobrados dos usuários).

• **USUÁRIOS**

- ❖ No transporte regular, os usuários tendem a ser beneficiados, pois será possível verificar a autenticidade do laudo de inspeção, que passará a ser, para todos os casos, o CSV. De maneira geral, com a complementação de itens no escopo da inspeção, a tendência é que o processo seja mais completo, envolvendo itens relacionados a conforto, acessibilidade e segurança. Tudo isso garantirá melhores condições de operação para os veículos e, conseqüentemente, para os usuários.

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	 140 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.

Sim. Considerando o grau de impacto das alterações sugeridas, cuja finalidade é resolver o problema das fraudes nos laudos de inspeção veicular não emitidos por ITL (caso específico do transporte regular) e preencher lacunas do processo de inspeção como um todo, de modo a garantir melhores condições de operação para os veículos e, conseqüentemente, para os usuários, não se vislumbra neste momento a necessidade de realizar uma nova AIR. Recomenda-se, no entanto, que esta AIR seja complementada, com a inclusão de algumas planilhas após os processos de participação interna e da sociedade. As referidas planilhas deverão conter simulações que permitirão melhor avaliar o acréscimo dos custos envolvidos no processo de inspeção e seus eventuais impactos em relação aos preços cobrados dos usuários.

2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

Sim, é recomendável que seja adotada a Alternativa 3. A implantação da ação regulatória referente a essa alternativa aponta para a publicação de resolução tratando, de forma específica, o processo de inspeção técnica dos veículos que realizam transporte regular e fretado. Na resolução seria ampliada a obrigatoriedade de apresentação do CSV também para o Transporte Regular (em substituição ao LIT) e incluídos novos itens no escopo da inspeção veicular (escopo ANTT).

3. Considerações Finais

A ação regulatória visa, no contexto das inspeções técnicas veiculares previstas tanto na Resolução ANTT nº 4.770/2015 (serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização) quanto na Resolução ANTT nº 4.777/2015 (serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento), ampliar a obrigatoriedade de apresentação do CSV para o transporte regular (em substituição ao atual LIT) e incluir novos itens no escopo da inspeção.

A aplicação da referida ação regulatória, ou seja, a publicação da nova resolução, trará efeitos positivos imediatos para ANTT, usuários e mercado regulado, conforme descrito em detalhes na seção 3.


/

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV	ÁREA	
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Eugenio José S. Câmara Costa	Especialista em Regulação	GEROT/SUPAS	30/03/16	
Everaldo Valenga Alves	Especialista em Regulação	GEROT/SUPAS	21/03/2016	

De acordo, em 04/04/2016



Juliano de Barros Samôr
 Gerente da GEROT

De acordo, em 06/04/2016



Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira
 Superintendente da SUPAS



 <p>ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES</p>	<p>AIR – FASE PRELIMINAR 001/2016/ITV</p>	ÁREA	 
		SUPAS	
		VERSÃO	
		1.0	

SEÇÃO 6 - SIGILO

Este documento é sigiloso?

Não.

Fundamentação:

Não se aplica.

Prazo máximo para a restrição do acesso:

Não se aplica.



Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira
Superintendente da SUPAS