



Análise de Impacto Regulatório - Nível 1

Tema: Revisão da Regulamentação do
Vale-Pedágio obrigatório

Versão 2.0

Eixo Temático 5 - Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas

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

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. O processo é sigiloso?

Não.

2. Qual o número do processo ao qual pertence a Análise de Impacto Regulatório - AIR?

50500.236709/2016-54.

3. Quais são os processos relacionados ao tema?

50500.134046/2003-87.

50500.055635/2007-66.

4. Quais são as AIRs relacionadas?

Análise de Impacto Regulatório – Fase Preliminar, versão 1.0, elaborada pela GERET/SUROC em 25/08/2016 (AIR – Fase Preliminar – Revisão da Regulamentação do Vale-Pedágio obrigatório), fls. 22 a 32.

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

Esta AIR está sendo realizada durante a etapa de estudos, conforme Plano de Projeto da Agenda Regulatória 2015/2016, versão 1.0.

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

Palavra -chave 1: Vale-Pedágio obrigatório.

Palavra-chave 2: Modelos operacionais.

Palavra-chave 3: Condições de repasse do valor da tarifa de pedágio.

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 2.885/2008 foi editada durante a 1ª fase da 2ª etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais. A malha rodoviária concedida à iniciativa privada naquela época era muito menor que a atual, bem como o interesse de sociedades empresárias em atuar no fornecimento de Vale-Pedágio obrigatório. Dessa forma, necessário se faz um processo de melhoria na forma como a ANTT habilita as Fornecedoras de Vale-Pedágio.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

Verificando-se, ainda, o avanço tecnológico e a popularização de sistemas automatizados de pagamento da tarifa de pedágio em rodovias, justifica-se este projeto como uma oportunidade para se aprimorar conceitos, definições, obrigações e penalidades previstas na Resolução ANTT nº 2.885/2008.

Ademais, durante esses quase 10 anos de vigência da citada Resolução, foram identificadas outras possibilidades de melhorias e adequações para melhor aplicação do disposto na Lei nº 10.209/2001.

Em síntese, as propostas de melhoria são:

- a) Atualizar as definições e terminologias existentes;
- b) Aprimorar a forma como a ANTT habilita as Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório;
- c) Estabelecer o método pelo qual haverá a solução de conflitos entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as Operadoras de Rodovia sob pedágio;
- d) Definir de forma transparente os direitos e obrigações de cada ator do mercado de Vale-Pedágio obrigatório;
- e) Inclusão de novas penalidades e estabelecidas as formas de fiscalização.

2. A ação regulatória visa corrigir falhas de mercado? Quais?

De acordo com Lucia Helena Salgado¹, na presença de falhas, os mercados não fornecem sinais suficientes para garantir escolhas adequadas, que levem ao equilíbrio entre ofertantes e demandantes. O grande desafio para a regulamentação econômica é encontrar o ponto ótimo que viabilize a lucratividade, de um lado e o bem-estar dos consumidores, de outro, na forma de disponibilidade de bens e serviços de qualidade e a preços razoáveis.

A presente proposta não tem como objetivo corrigir eventuais falhas de mercado, mas de aprimorar a regulamentação vigente.

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

¹ Governo Federal. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Pesquisa Econômica Aplicada. *Agências Regulatórias na Experiência Brasileira: Um Panorama do Atual Desenho Institucional*. Lúcia Helena Salgado. Rio de Janeiro, 2003.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

A competência legal para a regulamentação da matéria está prevista na outrora citada Lei nº 10.209/2001, que, em seu artigo 6º, atribuiu à ANTT:

Art. 6º Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste artigo poderão ser descentralizados mediante convênio a ser celebrado com o Ministério do Trabalho e Emprego e com outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT obriga-se a prover os órgãos ou as entidades de que trata o §1º, fornecendo-lhes elementos necessários e atualizados.

Da análise dos dispositivos acima transcritos, conclui-se que é atribuição privativa desta Autarquia Federal a regulamentação do artigo 6º da Lei nº 10.209/2001. Conforme Parecer/ANTT/PRG/LCG/Nº 0304-3.1.9/2006, tal competência é em âmbito nacional.

Quando o Vale-Pedágio obrigatório foi instituído, houve questionamentos por parte da sociedade se a imposição de tal instrumento não ofenderia o livre exercício de atividade profissional, previsto no artigo 170 da Constituição Federal, ou de recusa ao recebimento da moeda nacional.

Conforme já decidido pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região, a instituição do Vale-Pedágio obrigatório não ofende as disposições do art. 170, caput e parágrafo único da Carta Magna, visto não se estar impedindo o livre exercício de atividade profissional.

De outro lado, não se trata de recusa ao recebimento da moeda nacional, tão somente aquisição do vale-pedágio em modelo próprio, como forma de mecanismo de controle do não repasse do valor da tarifa ao transportador.

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

O objetivo da ação regulatória é apresentar proposta de alteração da regulamentação do Vale-Pedágio obrigatório, contida na Resolução ANTT n.º 2.885/2008, no sentido de:

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

- a) Atualizar as definições e terminologias existentes;
- b) Aprimorar a forma como a ANTT habilita as Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório;
- c) Estabelecer o método pelo qual haverá a solução de conflitos entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as Operadoras de Rodovia sob pedágio;
- d) Definir de forma transparente os direitos e obrigações de cada ator do mercado de Vale-Pedágio obrigatório;
- e) Inclusão de novas penalidades e estabelecidas as formas de fiscalização.

5. Quais são os atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relacionadas ao tema?

Leis

Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Resoluções ANTT

Resolução ANTT nº 106, de 17 de outubro de 2002, aprovar os atos relativos à regulamentação da implantação do Vale-Pedágio obrigatório, disciplinando a sistemática de utilização e fiscalização, direta ou por provocação, a aplicação de penalidades, a arrecadação das multas, o devido procedimento, o exercício da defesa e a instância recursal.

Resolução ANTT nº 150, de 07 de janeiro de 2003, que institui o regime especial do Vale Pedágio obrigatório para as relações entre embarcadores e transportadores de cargas referente à antecipação do Vale Pedágio obrigatório ao transportador rodoviário de carga.

Resolução ANTT nº 673, de 04 de agosto de 2004, que dispõe sobre a regulamentação do Vale-Pedágio obrigatório e dá outras providências.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

Resolução ANTT n° 2.885, de 09 de setembro de 2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Pareceres PRG

Parecer ANTT/PRG/VPBL/N. ° 0523-3.4.4/2004.

Parecer ANTT/PRG/AB/N. ° 0543-3.1.9/2007, que trata dos aspectos jurídicos da proposta de revisão da Resolução ANTT n° 673/2004, tratando da competência da ANTT para habilitar não só modelos de Vale-Pedágio obrigatório como também de empresas fornecedoras, e analise a proposta de revogação do regime especial.

Parecer ANTT/PRG/AB/N. ° 0045-3.1.9/2008, que manifesta-se acerca do Relatório da Audiência Pública 063/2007 e anexos, acompanhada da minuta de Resolução que estabelece as normas para o Val-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação dos modelos operacionais das empresas fornecedoras, as infrações e suas respectivas penalidades.

Parecer ANTT/PRG/AB/N. ° 0205-3.1.9/2008, que, por solicitação da Superintendência de Logística e Transporte Multimodal, realizar nova análise da proposta de substituição da Resolução ANTT n° 673/2004.

Parecer ANTT/PRG/DRT/N. ° 0426-3.1.9/2008, que realiza análise sobre o Relatório Final da Audiência Pública n° 083/2008, objetivando dar publicidade e colher informações sobre a minuta de resolução que alterava a Resolução 673/2004.

Parecer ANTT/PRG/AB/N. ° 0038-3.1.9/2010, que realiza a análise jurídica da proposta de alteração da Resolução ANTT n. ° 2.885/2008 antes de sua submissão à Audiência Pública.

Parecer ANTT/PRG/AMB/N. ° 0235-3.1.9/2010, que faz nova manifestação sobre a proposta de alteração da Resolução ANTT n. ° 2.885/2008, após a adequações sugeridas.

Nota ANTT/PRG/LCA/N. ° 0853-3.1.9/2010, que opina pela regularidade da proposta de alteração da Resolução ANTT n. ° 2.885/2008.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

Parecer N.º 640-3.1.9/2012/PF-ANTT/PGF/AGU, que realiza análise jurídica sobre a proposta de alteração da Resolução ANTT n.º 2.885/2008 após a realização da Audiência Pública 109/2010.

Parecer N.º 2102-3.1.9/2013/PF-ANTT/PGF/AGU, que realiza análise jurídica sobre a autorização para cobrança de custos operacionais às concessionárias, por parte das empresas habilitadas para o fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório.

Parecer N.º 12.597/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, que responde consulta jurídica da SUROC sobre as condições de repasse do valor da tarifa de pedágio para as concessionárias rodoviárias.

Notas Técnicas

Nota Técnica n.º 063/2007/GEROC/SULOG, que propõe a revisão da Resolução ANTT n.º 673/2004.

Informação n.º 1265/2007/SULOG/CFN, que analisa as considerações efetuadas pela Procuradoria Geral através do Parecer ANTT/PRG/AB/N.º 0543-3.1.9/2007, manifestando-se contrariamente à possibilidade habilitar empresas fornecedoras.

Informação n.º 1137/2008/SULOG/RLF, que trata da adequação da minuta de resolução apresentada, após a análise jurídica realizada pela PRG através dos pareceres Parecer ANTT/PRG/AB/N.º 0045-3.1.9/2008 e ANTT/PRG/AB/N.º 0205-3.1.9/2008.

Nota Técnica n.º 04/2009/GEROC/SUCAR, que apresenta manifestação sobre a proposta da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação relacionada à extinção da concessão do Regime Especial do Vale-Pedágio obrigatório.

Nota Técnica n.º 10/2009/GEROC/SUCAR, que apresenta manifestação sobre a proposta da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais relacionada à definição de quem é responsável pela antecipação do Vale-Pedágio obrigatório.

Nota Técnica n.º 017/2009/GEROC/SUCAR, que apresenta manifestação sobre a proposta da Associação Brasileira de Alumínio relacionada a restituição do Regime Especial do Vale-Pedágio obrigatório.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

Nota Técnica n.º 018/2009/GEROC/SUCAR, que analisa propostas do setor regulado sobre aprimoramentos na Resolução ANTT n.º 2.885/2008.

Nota Técnica n.º 020/2009/GEROC/SUCAR, que trata de manifestação acerca da minuta para alterar e revogar dispositivos da Resolução ANTT n.º 2.885/2008.

Nota Técnica n.º 067/2009/SUREG, que analisa a proposta apresentada pela SUCAR de alteração da Resolução ANTT n.º 2.885/2008, concluindo pela regularidade do procedimento.

Informação ANTT/SUCAR/RLF/N.º 012/2010, que propõe a adequação da minuta de alteração da Resolução ANTT n.º 2.885/2008, conforme Parecer ANTT/PRG/AB/N.º 0038-3.1.9/2010.

Nota Técnica n.º 029/2011/GEROC/SUCAR, na qual a GERO C se manifesta sobre o Relatório Final da Audiência Pública n.º 109/2010.

Nota Técnica n.º 018/2012/GEROC/SUCAR, que encaminha a proposta de alteração da Resolução ANTT n.º 2.885/2008, após a realização da Audiência Pública n.º 109/2010.

Nota Técnica n.º 017/2012/SUREG, que realiza a análise de logística da proposta de alteração da Resolução ANTT n.º 2.885/2008 após a Audiência Pública n.º 109/2010.

6. Existe alguma diretriz da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, qual?

Não.

7. Existem recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, qual?

Não.

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

As seguintes premissas não foram validadas pela Diretoria-Colegiada da ANTT:

O Projeto de Lei n.º 52/2013 do Senado Federal e a Medida Provisória n.º 800/2017, se aprovados pelo Congresso Nacional, não alterarão as competências da ANTT para tratar do Vale-Pedágio obrigatório;

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

O Banco Central do Brasil manterá a interpretação de que o Vale-Pedágio obrigatório não está entre aqueles arranjos de pagamentos sujeitos à sua regulamentação;

A ANTT não estabelecerá um modelo operacional que será utilizado pelas Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório, mas, conforme diretriz da SUROC, a Resolução deve estimular modelos intensivos em novas tecnologias, especialmente as que possibilitem passagem automatizada e sem intervenção humana nas praças de pedágio.

9. O tema afeta outras áreas da Agência (atores internos)? Quais?

Os atores internos são: Superintendência da Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, Superintendência de Fiscalização – SUFIS e Gerência de Tecnologia da Informação – GETIN.

10. Quais os atores externos afetados?

- a) Transportadores;
- b) Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório;
- c) Adquirentes/Credenciadores;
- d) Contratante de Serviço de Transporte Rodoviário de Cargas;
- e) Operadoras de Rodovia sob pedágio.

11. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Se sim, qual foi a estratégia de consulta? Caso não, qual será a estratégia de consulta?

Sim. A SUINF e a SUFIS foram convidadas a indicar representantes para compor o grupo de trabalho que discute a revisão da Resolução ANTT nº 2.885/2008. A GETIN encaminhou dados extraídos do banco de integração entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e a ANTT, após solicitação do Chefe de Projeto.²

Uma parte dos atores externos (Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e Operadoras de Rodovia sob Pedágio) foi consultada, nos termos da Resolução ANTT nº 3.705/2011, por meio de reuniões participativas cujos documentos estão disponíveis, respectivamente, nos seguintes links: http://www.antt.gov.br/participacao_social/reunioes/0042016.html e http://www.antt.gov.br/participacao_social/reunioes/0052016.html. As demais serão consultadas por meio de Audiência Pública.

² No âmbito da SUROC, além da GERET, a GERAR participou e opinou a respeito da minuta de resolução em análise.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

12. Quais são as opções regulatórias consideradas nesta AIR? Se possível, indicar como cada alternativa poderá resolver o problema descrito?

Alternativa 1: atualizar as definições e terminologias existentes.

Resolveria o problema da seguinte forma: *As definições e os conceitos previstos na Resolução ficariam mais transparentes aos atores que atuam no mercado, bem como mais adequados à evolução tecnológica dos modelos/sistemas de pagamento de pedágio.*

Alternativa 2: aprimorar a forma como a ANTT habilita as Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório

Resolveria o problema da seguinte forma: *incluiria na regulamentação procedimentos para situações antes não previstas, como os de incorporação de sociedade empresária habilitada e o de cancelamento de habilitação. Ajustaria as exigências para a forma como serão apresentados documentos obrigatórios.*

Alternativa 3: estabelecer o método pelo qual haverá a solução de conflitos entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as Operadoras de Rodovia sob pedágio.

Resolveria o problema da seguinte forma: *haveriam dispositivos na regulamentação que possibilitariam a solução de um conflito ou falta de consenso entre fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e Concessionárias.*

Alternativa 4: Definir de forma transparente os direitos e obrigações de cada ator do mercado de Vale-Pedágio obrigatório.

Resolveria o problema da seguinte forma: *A redação da resolução estabeleceria de forma mais clara os direitos e obrigações de cada participante do mercado.*

Alternativa 5: Inclusão de novas penalidades e estabeleceria as formas de fiscalização.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

Resolveria o problema da seguinte forma: *incluiria na Resolução multas para situações não previstas, faria uma melhor dosimetria dos valores das penalidades e definiria a forma como se daria a fiscalização.*

SEÇÃO 3 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Alternativa 1

Título da Alternativa 1: atualizar as definições e terminologias existentes.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**

- I. Consolida as definições estabelecidas em outras resoluções da ANTT, evitando conflito de conceitos e questionamentos administrativos e judiciais;
- II. Exclui da resolução assuntos que, por especificidade, devem ser tratados em outros normativos, facilitando o controle da Agência sobre os temas;
- III. Reduz o custo com processos administrativos e judiciais.

- **TRANSPORTADORES**

- I. Maior clareza ao transportador dos direitos e obrigações constantes do Normativo;
- II. Reduz a exposição a penalidades em razão de dificuldade de compreensão do regulamento.

- **FORNECEDORAS DE VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO**

- I. Maior clareza dos procedimentos que devem ser adotados para fornecer o Vale-Pedágio obrigatório;
- II. Facilita a implantação do modelo operacional aprovado nas praças de

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

<p>pedágio;</p> <p>III. Reduz a exposição a penalidades em razão de dificuldade de compreensão do regulamento.</p> <p>• ADQUIRENTES/CRENCIADORES</p> <p>I. Maior clareza ao papel das adquirentes/credenciadoras no mercado do Vale-Pedágio obrigatório;</p> <p>II. Possibilidade uma melhor mensuração dos custos envolvidos na assunção de responsabilidades.</p> <p>• CONTRATANTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS</p> <p>I. Maior clareza em relação aos direitos e obrigações constantes do Normativo;</p> <p>II. Evita demandas judiciais por contratação incorreta por erro de interpretação;</p> <p>III. Evita custos com multas e honorários advocatícios.</p> <p>• OPERADORAS DE RODOVIA SOB PEDÁGIO</p> <p>I. Maior clareza em relação aos direitos e obrigações constantes do Normativo;</p> <p>II. Facilita a implantação do modelo operacional aprovado nas praças de pedágio.</p>
--

Alternativa 2

Título da Alternativa 2: aprimorar a forma como a ANTT habilita as Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório.

<p style="text-align: center;"><u>IMPACTOS REGULATÓRIOS</u></p> <p>• ANTT</p> <p>I. A Resolução passa a regulamentar ações empresariais comuns, como o de incorporação de empresas habilitadas, facilitando o processo de análise documental;</p> <p>II. Necessidade de adaptação dos processos e treinamento de servidores.</p>
--

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

- **TRANSPORTADORES**
Não afetado.
- **FORNECEDORAS DE VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO**
 - I. Os requerentes de habilitação saberão com maior clareza os documentos necessários para habilitarem-se;
 - II. Terão ciência de como proceder em caso de incorporação, cisão ou fusão, bem como em eventual pedido de cancelamento da habilitação;
 - III. Estimarão com maior facilidade os custos para início das atividades como Fornecedora de Vale-Pedágio obrigatório.
- **ADQUIRENTES/CRENCIADORES**
 - I. A modificação dos requisitos para habilitação de fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório acarretará em responsabilidades para as adquirentes/credenciadoras, devido a necessidade de reduzir os conflitos em razão das taxas por elas cobradas.
- **CONTRATANTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**
Não afetado.
- **OPERADORAS DE RODOVIA SOB PEDÁGIO**
Não afetado.

Alternativa 3

Título da Alternativa 3: estabelecer o método pelo qual haverá a solução de conflitos entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as Operadoras de Rodovia sob pedágio.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - I. A ANTT possuirá o encargo de implementar a forma que solucionará conflitos entre Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório e as concessionárias;
- **TRANSPORTADORES**

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

- I. Redução de possíveis recusas na aceitação do Vale-Pedágio obrigatório.
- **FORNECEDORAS DE VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO**
 - I. Deverão seguir os procedimentos estabelecidos no regulamento para solução dos conflitos;
 - II. Poderão ter aumento de custos para contratação de profissional habilitado ao arbitramento;
 - III. Terão a solução do conflito de forma definitiva e eficaz.
 - **ADQUIRENTES/CRENCIADORES**
 - Não afetado.
 - **CONTRATANTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**
 - Não afetado.
 - **OPERADORAS DE RODOVIA SOB PEDÁGIO**
 - I. Deverão seguir os procedimentos estabelecidos no regulamento para solução dos conflitos;
 - II. Poderão ter aumento de custos para contratação de profissional habilitado ao arbitramento;
 - III. Terão a solução de forma definitiva e eficaz.

Alternativa 4

Título da Alternativa 4: Definir de forma transparente os direitos e obrigações de cada ator do mercado de Vale-Pedágio obrigatório.

- IMPACTOS REGULATÓRIOS**
- **ANTT**
 - I. Necessidade de treinamento para divulgar/aplicar as novas obrigações previstas em resolução.
 - **TRANSPORTADORES**
 - I. A inclusão de novas obrigações acarretará em maior responsabilidade para os transportadores;
 - II. Necessidade de treinamento de pessoal para cumprir com as novas

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

determinações.

• ***FORNECEDORAS DE VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO***

- I. A inclusão de novas obrigações acarretará em maior responsabilidade para as fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório;
- II. Necessidade de treinamento de pessoal para cumprir com as novas determinações;
- III. Com a previsão de direitos e obrigações de forma mais clara, as fornecedoras de Vale-Pedágio tendem a ter menos conflitos judiciais e administrativos com as concessionárias.

• ***ADQUIRENTES/CRENCIADORES***

- I. As adquirentes/credenciadores, que fazem parte de todos os modelos operacionais que utilizam cartão, não possuem obrigações/responsabilidades diretas na regulamentação atual do Vale-Pedágio obrigatório. A inclusão de obrigações na Resolução acarretará na necessidade de que as empresas estejam atentas a este nicho específico do mercado, podendo acarretar em aumento de custos.

• ***CONTRATANTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS***

- I. A inclusão de novas obrigações acarretará em maior responsabilidade ao contratante

• ***OPERADORAS DE RODOVIA SOB PEDÁGIO***

- I. Com a previsão de direitos e obrigações de forma mais clara, as concessionárias tendem a ter menos conflitos judiciais e administrativos com as concessionárias.

Alternativa 5

Título da Alternativa 5: Inclusão de novas penalidades e as formas de fiscalização.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

• ***ANTT***

- I. A Resolução passaria a prever novas multas, que são necessárias ao correto cumprimento da regulamentação da antecipação do Vale-Pedágio obrigatório, possibilitando uma atuação mais abrangente e assertiva da

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

fiscalização da ANTT;

- II. A penalização por descumprimento da Resolução terá graduação mais proporcional em relação ao tipo de infração;
- III. Possibilidade de a ANTT realizar a fiscalização à distância e em rodovias que sejam pedagiadas.

• **TRANSPORTADORES**

- I. A previsão de novas multas poderá dar maior efetividade aos direitos previstos na Regulamentação.

• **FORNECEDORAS DE VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO**

- I. A previsão de novas multas poderá incrementar o mercado da antecipação do valor do pedágio;
- II. A concorrência poderá aumentar devido ao interesse de novos entrantes;
- III. Possível aumento das receitas com o aumento na procura por instrumentos legais de pagamento do pedágio aos transportadores em consequência do incremento da atividade fiscalizatória.

• **ADQUIRENTES/CREENCIADORES**

- I. A inclusão de obrigações na Resolução para as adquirentes/credenciadoras poderá acarretar na possibilidade de que elas sejam responsabilizadas. Desse modo, poderá haver aumento dos custos;
- II. Possível aumento das receitas com o aumento na procura por instrumentos legais de pagamento do pedágio aos transportadores em consequência do incremento da atividade fiscalizatória.

• **CONTRATANTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

- I. Com a possível interesse de novas Fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório, o aumento da concorrência tende a beneficiar os contratantes, já que os custos com eventuais tarifas e outras taxas podem diminuir;

• **OPERADORAS DE RODOVIA SOB PEDÁGIO**

- I. Com a intensificação do poder atuação da Agência, existe a possibilidade de diminuição de evasão e o aumento da arrecadação nas praças de pedágio.

	AIR – NÍVEL 1 001/2017/VPO	ÁREA	
		SUROC	
		VERSÃO	
		2.0	

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. Como será feita a implantação da ação regulatória?

A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC deverá encaminhar proposta de nova redação da Resolução 2.885/2008, seguindo os procedimentos comumente adotados para edição de novos normativos.

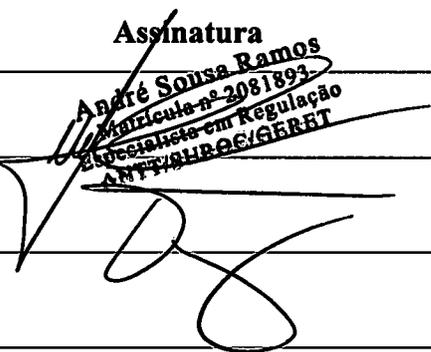
A ANTT precisará detalhar alguns procedimentos após a edição do normativo, tais como a publicação do modelo de cronograma de implantação; a forma de comprovação da boa saúde financeira da requerente à habilitação como Fornecedor de Vale-Pedágio obrigatório; e as certificações das ferramentas tecnológicas que tratam dos procedimentos mínimos de teste e requisitos de qualidade para pacote de *software*.

Após a edição da resolução, a SUROC e a SUFIS, cada uma conforme estabelecido no Regimento Interno, deverá acompanhar o cumprimento do normativo.

2. Análise preliminar de Impacto Regulatório realizada é suficiente para a tomada de decisão? Justificar.

Tendo em vista a atual etapa na qual esta Análise de Impacto está sendo realizada, não se verifica, por ora, a necessidade de uma Análise de Impacto Regulatório mais aprofundada. Verifica-se, entretanto, que consta do cronograma do projeto a realização de mais uma Análise de Impacto Regulatório, de mesmo nível.

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Data	Assinatura
<i>André Sousa Ramos</i>	09/10/17	 André Sousa Ramos Matrícula nº 2081893 Especialista em Regulação ANTT/SUROC/SERRET
<i>Tito Livio Pereira Queiroz e Silva</i>	09/10/17	