



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS  
COORDENAÇÃO DE INTEGRAÇÃO DE MERCADOS DE TRANSPORTE DE CARGAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR

**Interessado:** GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

**Referência:** Processo nº 50500.022804/2020-59

**Assunto:** Revisão da regulação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Análise de Impacto Regulatório – AIR. Identificação do problema. Definição dos objetivos. Levantamento de alternativas de solução. Impactos possíveis. Alternativa proposta.

## 1. INTRODUÇÃO

1.1. Em 27 de maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832 (Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas) com o objetivo de “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”, estabelecendo que a ANTT deveria publicar a primeira tabela - a qual teria vigor até 20 de janeiro de 2019 - com os preços mínimos vinculativos, no prazo de cinco dias contados da data de publicação da Medida Provisória.

1.2. A Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, estabeleceu a metodologia e publicou a tabela com os preços mínimos de fretes referentes ao quilômetro rodado na realização de frete, por eixo carregado, para diferentes tipos de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel).

1.3. A Medida Provisória nº 832/2018 foi convertida na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), estabelecendo no seu art. 5º que, para a execução da PNPM-TRC, a ANTT deve publicar a norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. Ainda, determinou no §1º do mesmo artigo que a publicação dos pisos e da planilha ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e que os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada, contando com ampla publicidade e participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, nos termos do artigo 6º da Lei nº 13.703/2018.

1.4. Nesse contexto, a ANTT contou com a participação da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz - FEALQ, entidade vinculada à Universidade de São Paulo, na execução do projeto de “revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da política nacional de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas e à adequação da tabela de fretes”. A entidade, que foi contratada para 3 ciclos regulatórios (20/07/2019, 20/01/2020 e 20/07/2020), realizou os estudos, pesquisas de mercado e consultas aos agentes de mercado, para estabelecer a nova minuta de resolução, composta de regras gerais, metodologia, parâmetros operacionais e mercadológicos para cálculo dos pisos mínimo de frete, em atendimento ao disposto no art. 6º da Lei nº 13.703/2019 para o ciclo regulatório que se encerrou em 20/01/2020.

1.5. Também em atendimento ao art. 6º, que estabelece a participação de diferentes agentes de mercado, a minuta de resolução foi submetida à Audiência Pública nº 017/2019, que tinha por objetivo colher contribuições com vistas ao estabelecimento das regras gerais, da metodologia e dos indicadores dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituído pela PNPM-TRC.

1.6. Ao fim do processo de participação e controle social, que observou o disposto na Resolução ANTT nº 5.624/2017, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, com as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela PNPM-TRC.

1.7. Considera-se que os resultados e impactos analisados neste documento em muito se assemelham aos já apresentados no ciclo de estudos que se encerraram em 20/01/2020, ante o curto espaço de tempo estabelecido na Lei nº 13.703/2018.

1.8. Portanto, este documento tem como objetivo apresentar os resultados dos estudos de revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020, a Análise de Impacto Regulatório, bem como a minuta de resolução a ser publicada em julho/2020.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. A estrutura do mercado de Transporte Rodoviário de Cargas - TRC no Brasil é bastante complexa, envolvendo uma grande variedade de tipos de carga, rotas, condições de rodovia, composições veiculares, entre outras variáveis que resultam em um mercado com muitas particularidades. Essa variação é ainda mais intensa quando se comparam as especificidades das diferentes regiões do país. Adicionalmente, o mercado é composto por diferentes agentes, tais como transportadores, que podem ser autônomos (TAC), empresas (ETC) ou cooperativas (CTC), além de operadores logísticos, agenciadores e embarcadores. A Figura 1 a seguir apresenta algumas relações usuais entre esses agentes.

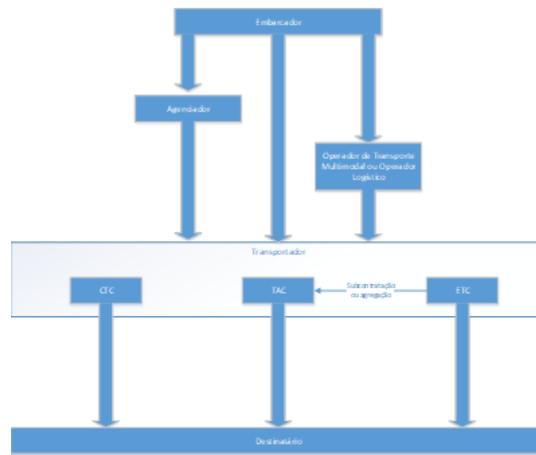


Figura 1. Representação simplificada das relações entre os principais atores do TRC

2.2. O embarcador é caracterizado como aquele que demanda o transporte de cargas sob o cuidado de outros para ser entregue a um cliente. Em relação à demanda pelos serviços de TRC, estudo realizado a partir dos dados da Relação Anual de Informações Sociais - RAIS, identificou um universo de cerca de 780 mil empresas no Brasil com perfil de embarcador, ou seja, empresas que demandam serviços de transporte de cargas, das quais 99% declararam utilizar o modo rodoviário. Tais empresas estão distribuídas por todas as regiões do país, das quais 47,1% concentram-se na região Sudeste. O mesmo estudo apontou para uma grande variedade de tipos, quantidades e valores agregados de cargas, o que reforça a complexidade do setor.

2.3. Em relação à oferta, os embarcadores geralmente contratam fretes com três diferentes prestadores de serviços.

a) Transportador:

- I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária de até três veículos automotores de cargas;
- II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, que pode atuar por meio de: frota própria, cadastrada no RNTRC; TACs agregados, que colocam veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa; e TACs, por intermédio de subcontratação.
- III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados.

b) Operador de transporte multimodal e operadores logísticos: que ofertam soluções logísticas completas, da origem até o destino, envolvendo atividades de armazenagem e transporte multimodal de cargas.

c) Agenciadores: não possuem frota própria e atuam fazendo a intermediação de transporte de cargas entre os embarcadores e, especialmente, TACs.

2.4. Dados atualizados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC mostram que o mercado de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas possui atualmente 711 mil transportadores ativos, sendo 77,90% transportadores autônomos de cargas – TACs, 22,05% empresas de transporte rodoviário de cargas – ETCs e 0,05% de cooperativas de transporte rodoviário de cargas – CTCs, conforme gráfico a seguir:

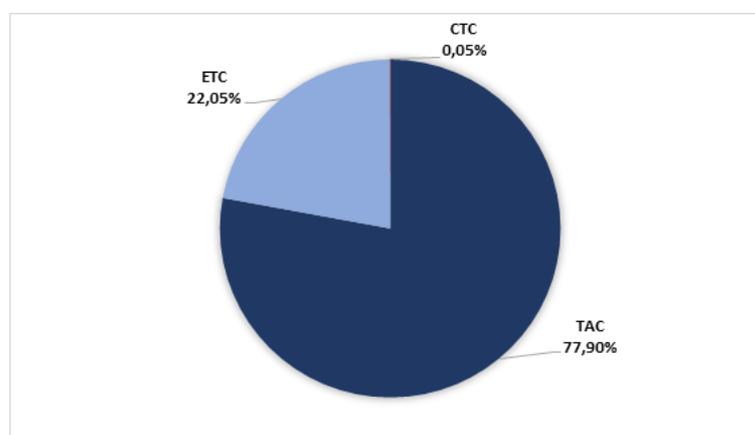


Figura 2. Transportadores por tipo

Fonte: [RNTRC, 2020](#)

2.5. A esses transportadores estão vinculados cerca de 1,9 milhão de veículos cadastrados no RNTRC, com diferentes anos de fabricação e Unidades da Federação de registro de cada veículo. Em termos de frota, conforme verifica-se na figura abaixo, as ETCs possuem 1.221.340 veículos enquanto os TACs

possuem uma frota de 703.973 veículos e as CTCs 26.961. A quantidade de veículos cadastrados nas ETCs é, portanto, maior que a frota vinculada aos TACs, conforme pode ser visualizado na Figura 3 mostrada a seguir.

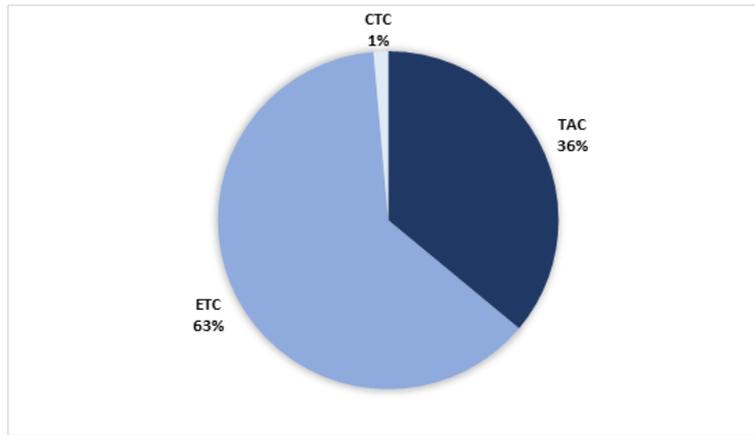


Figura 3. Frota por tipo de transportador

Fonte: [RNTRC, 2020](#)

2.6. A partir dos dados do RNTRC também é possível verificar que há uma heterogeneidade dos transportadores em relação a quantidade de veículos quando comparados TACs, CTCs e ETCs. A média de veículos por TACs é de 1,3, no caso das ETCs é de 7,8 e das CTCs é de 77. Percebe-se, portanto, que se trata de um mercado composto, em sua grande parte, por transportadores de pequeno porte. A Figura 4 a seguir mostra a quantidade de veículos por tipo de transportador.

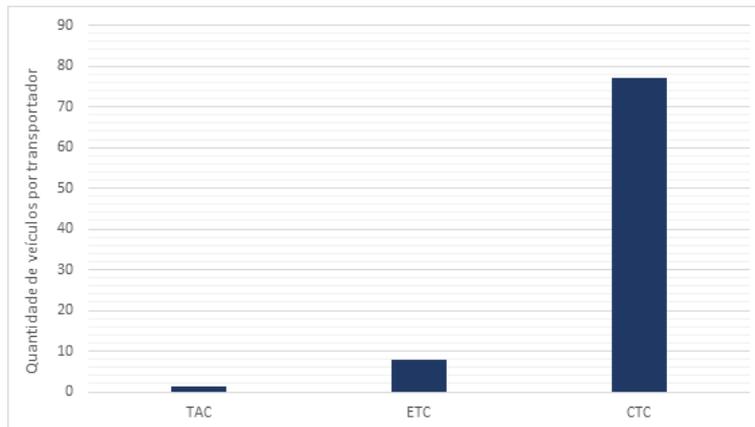


Figura 4. Quantidade média de veículos por transportador

Fonte: [RNTRC, 2020](#)

2.7. Nesse cenário de significativa heterogeneidade, foi promulgada a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o TRC realizado em vias públicas no território nacional por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e as responsabilidades do transportador. Na sequência, foram publicadas resoluções regulamentando o Vale-Pedágio obrigatório (Resolução ANTT nº 2.885/08) e o Pagamento Eletrônico de Frete (Resolução ANTT nº 3.658/11 - atualizada pela Resolução ANTT nº 5.862/2019).

2.8. Em 2012, o legislador infraconstitucional estabeleceu normas para o exercício da profissão de motorista, Lei nº 12.619/12.

2.9. Poucos anos depois, em 2015, o país vivencia uma grande paralisação dos motoristas reivindicando uma flexibilização na Lei nº 12.619/12 sobre a jornada de trabalho e melhoria nos níveis de preços do óleo diesel. As consequências diretas e indiretas desta paralisação foram: publicação da Lei nº 13.103/15, a qual dispõe sobre o exercício da profissão de motoristas, flexibilizando a Lei nº 12.619/12 e fixando um valor único para todas as cargas e condições de estadia; estruturação do Projeto de Lei nº 528/2015, visando criar a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas.

2.10. No contexto apresentado no parágrafo anterior, a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 4.810, de 19 de agosto de 2015 (revogada pela Resolução ANTT nº 5.820/18), que estabelecia uma metodologia e publicava os parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete. Tal resolução não publicava valores finais de frete, mas possibilitava aos agentes de mercado calcular, com base nos valores de despesa próprios de cada transportador, custos de transporte que poderiam servir de referência na negociação do valor do frete junto aos contratantes.

2.11. Além disso, merece destaque a alteração da política de precificação de combustíveis no Brasil feita pela Petrobrás em 2017, que permitiu uma intensa variação no preço do óleo diesel.

2.12. Somando-se a esse acontecimento, houve um aumento da oferta de caminhões para o transporte de carga no mercado na ordem de 27% no período de 2010 a 2017. Este crescimento significou a ampliação da frota para cerca de dois milhões de caminhões no país. Por outro lado, a economia brasileira neste período cresceu, em média, 0,3% ao ano. Houve picos de crescimento em 2011 e 2013 de 4% e 3%, respectivamente, mas houve retração de 3,5% e 3,3% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2015 e 2016, respectivamente.

2.13. Em maio de 2018 houve a paralisação dos caminhoneiros autônomos com extensão nacional. As manifestações eram, entre outras, contrárias à cobrança de pedágio por eixo suspenso e à política de reajustes do óleo diesel adotada pela Petrobrás.

2.14. Esses acontecimentos levaram o governo federal a implementar um pacote de medidas de cunho regulatório e político-econômico, as quais são resumidas no Quadro 1 a seguir.

Objeto	Medida Provisória	Lei ou Decreto
Reserva de 30% do frete contratado pela Companhia Nacional de Abastecimento - Conab para cooperativas e associações de transportadores autônomos.	nº 831/2018	Lei nº 13.713/2018
Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas	nº 832/2018	Lei nº 13.703/2018
Isenção, em todo o território nacional, da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais	nº 833/2018	Lei nº 13.711/2018
Subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel até 31 de dezembro de 2018, visando à redução do preço do combustível	nº 838/2018	Decretos nº 9.403/2018 e nº 9.454/2018
Corte de impostos (Cide-combustíveis e PIS/COFINS) sobre o diesel visando à redução no preço do combustível.		Decreto nº 9.391

Quadro 1: Resumo do pacote de medidas adotado pelo governo após a paralisação de 2018

2.15. Tendo a Lei nº 13.703/2018 estabelecido a necessidade de publicação semestral da tabela de pisos mínimos de competência da ANTT, já foram publicadas a Resolução ANTT nº 5.820/2018 e alterações, bem como o aprimoramento da regulação da PNPM-TRC, com a Resolução ANTT nº 5.849/2019 e, mais recentemente, a Resolução ANTT nº 5.867/2020, a qual encontra-se vigente desde 20/01/2020.

### II.1 Problema Regulatório Identificado

2.16. Todo o contexto descrito no item anterior culminou na edição da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, convertida, posteriormente, na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a PNPM-TRC.

2.17. Por parte da ANTT foi editada a Resolução nº 5.820/2018. Porém a ação adotada para solucionar o problema regulatório, em razão do curto prazo estabelecido pelo §3º do art. 5º da MPV 832/2018, não se mostrou suficiente, de forma que o problema não foi totalmente equacionado.

2.18. Um aprimoramento da Resolução ANTT nº 5.820/2018 foi realizado após estudos técnicos conduzidos em parceria com a FEALQ/USP e amplo processo de participação social. Os estudos resultaram na publicação da Resolução ANTT nº 5.849/2019 referente ao ciclo 1 e Resolução ANTT nº 5.867/2020 referente ao ciclo 2 de revisão, encontrando-se agora no ciclo 3 de revisão.

2.19. Assim, diante do exposto e dado que a ANTT tem competência de regular a política pública governamental estabelecida pela Lei nº 13.703/2018, o problema regulatório identificado é estabelecer pisos mínimos aderentes à(s) realidade(s) de mercado, considerando, por um lado, todas as principais particularidades do transporte rodoviário de cargas, mas, por outro, considerando a viabilidade de implementação/fiscalização da norma a ser editada. Sendo assim, torna-se necessária uma reavaliação da regulação vigente a fim de aprimorar a metodologia construída e aproximar cada vez mais os pisos mínimos estabelecidos aos valores efetivamente justos em termos de valor mínimo acima do qual os fretes devem ser pagos.

### II. 2 Identificação dos atores/grupos afetados pelo problema

2.20. A PNPM-TRC, instituída inicialmente pela Medida Provisória nº 832/18, e convertida na Lei nº 13.703/18, assim como os regulamentos já publicados (Resolução ANTT nº 5.820/2018 e alterações, Resolução ANTT nº 5.849/2019 e Resolução ANTT nº 5.867/2020), que estabeleceram a metodologia e publicação dos pisos mínimos de fretes para o transporte rodoviário de cargas, trouxeram impactos para todos agentes ligados direta ou indiretamente com a execução desta atividade. São eles:

- a) Embarcadores/contratantes de transporte;
- b) Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC);
- c) Transportadores Autônomos de Cargas (TAC);
- d) Cooperativas do Transporte Rodoviário de Cargas (CTC);
- e) Sociedade em geral; e
- f) Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e outros órgãos públicos direta ou indiretamente relacionados ao assunto (p.ex. Congresso Nacional, Supremo Tribunal Federal, Conselho Administrativo de Defesa Econômica etc.).

2.21. Deve-se destacar que não cabe à ANTT, neste momento e por meio do presente documento, detalhar eventuais impactos da política pública em si, dado que a Lei nº 13.703/18 se encontra vigente e à ANTT cabe a sua regulação.

2.22. Os impactos que essa Nota Técnica deve analisar, conforme problema regulatório apresentado no item II.1, são relacionados às alterações propostas na regulação do tema, com a aplicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020, além das propostas de seu aprimoramento.

2.23. Como os impactos gerados pela instituição da PNPM-TRC para os atores envolvidos são difíceis de serem quantificados, estes serão apresentados de forma geral neste documento. Análises mais detalhadas sobre o impacto da PNPM-TRC podem ser encontradas no site ANTT, na página que trata da PNPM-TRC.

2.24. Nesse sentido, a partir de estudos no âmbito deste projeto e informações percebidas pela FEALQ/USP, o Quadro 2 apresenta alguns dos possíveis impactos gerais.

Atores impactados	Impactos da Aplicação da Política de Fretes Mínimos
Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possível redução da margem de lucro das transportadoras, nos casos de subcontratação.</li> <li>- Aumento da frota própria, com consequente redução na subcontratação de transportadores autônomos.</li> <li>- Aumento no interesse de contratação das ETC, em detrimento da contratação de TAC</li> <li>- Aumento no valor do frete recebido;</li> <li>- Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.</li> </ul>
Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento na quantidade de cooperativas, por meio da união de transportadores autônomos;</li> <li>- Aumento no interesse de contratação de cooperativas;</li> <li>- Aumento no valor do frete recebido;</li> <li>- Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.</li> </ul>
Transportadores Autônomos de Cargas (TACs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possível redução na contratação de transportadores autônomos.</li> <li>- Possível redução da contratação de terceiros pelas empresas de transporte.</li> <li>- Aumento no valor do frete recebido.</li> <li>- Em sentido inverso, em alguns casos, uma vez exposto o custo mínimo percebido pelo transportador, os contratantes podem tentar usar esse valor como referência para pagar valores menores que os que estariam dispostos a desembolsar, caso o custo de transporte não tivesse sido explicitado.</li> </ul>
Embarcadores/contratantes de transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possível redução de margem de lucro e perda de competitividade nos mercados interno e externo devido ao aumento do preço do frete.</li> <li>- Possível aumento do poder de barganha por meio do uso do custo mínimo do transportadores como referência para buscar valores de frete menores no momento da contratação.</li> <li>- Preferência de contratação de ETC e CTC.</li> <li>- Compra de frota para transporte de cargas próprias.</li> </ul>
Sociedade	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibilidade de aumento nos preços de produtos ao consumidor final, em especial para aqueles produtos</li> </ul>

	<p>dependentes do transporte rodoviário para serem distribuídos até os locais de varejo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Possível impacto direto no Produto Interno Bruto (PIB), já que esse é o principal modo de transporte no Brasil (65% do total de Tonelada Quilômetro Útil (TKU) e 87% de TKU de cargas gerais), que liga áreas produtoras a mercados consumidores, tanto pela via da importação quanto da exportação de mercadorias.</li> <li>- Aumento do risco de manifestação por parte dos transportadores, pelo fato de uma parte desses se mostrarem insatisfeitos com os resultados da regulação da PNPМ-TRC.</li> </ul>
--	--

Quadro 2: Possíveis impactos da PNPМ.

### II. 3 Objetivos Gerais e Específicos

2.25. O objetivo geral é propor uma revisão da metodologia da PNPМ-TRC estabelecida pela Lei nº 13.703/2018 e divulgar os elementos necessários para o estabelecimento de novos pisos a serem utilizados a partir de julho de 2020.

2.26. Sendo assim, destaca-se que é necessário ouvir os atores envolvidos para coletar sugestões; definir claramente os parâmetros que nortearão a definição da metodologia; coletar os preços dos insumos a serem considerados; disponibilizar para uma forma de consulta rápida e fácil dos valores mínimos de frete para situações que consideram especificidades de cargas, veículos e distância percorrida.

### 3. DA BASE LEGAL

3.1. No contexto da paralisação dos transportadores rodoviários de cargas ocorrida no mês de maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas cuja finalidade, conforme consta no art. 2º da citada norma é “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”.

3.2. Em decorrência do comando contido no §3º do art. 5º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 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.

3.3. Em 9 de agosto de 2018, após finalização do processo legislativo referente ao Projeto de Conversão da Medida Provisória nº 832, de 2018, foi publicada no Diário Oficial da União a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

3.4. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em seu art. 5º estabelece que para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º dessa Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

3.5. Adicionalmente, o §1º do mesmo artigo traz que a publicação dos pisos e da planilha ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

3.6. Tendo em vista o ingresso da norma no ordenamento jurídico vigente, cumpre à ANTT dar fiel cumprimento aos termos da legislação, incorporando ao arcabouço regulatório as diretrizes definidas pelo legislador.

### 4. ESTUDOS

4.1. Diversos estudos já foram disponibilizados nos ciclos anteriores de aprimoramento da PNPМ-TRC, incluindo reuniões com setores que demandaram tabelas específicas, levantamento de dados e informações, realização de pesquisa com os transportadores por meio da aplicação de questionários, entrevistas com agentes do setor, além de revisão bibliográfica. O detalhamento dos estudos conduzidos pela FEALQ/USP, que embasam a minuta de Resolução, estão presentes nos produtos elaborados no âmbito do projeto.

4.2. No presente Ciclo Regulatório, dado o curto tempo decorrido desde a última publicação da Resolução que regulamenta a Política de Piso Mínimo, os estudos permanecem iguais, com exceção daquele sobre a inclusão do setor específico de guincho na Política Nacional de Piso Mínimo. Outras análises realizadas pela FEALQ/ESALQ podem ser encontradas nos Relatórios disponibilizados na página da ANTT que tratam do assunto na internet.

#### a) Consideração do setor de guincho na Política de Piso Mínimo

4.3. Para compreender a abrangência da Lei nº 13.703/18 é necessário, inicialmente, analisar os requisitos para a caracterização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), elencados na Lei nº 11.442/07, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

4.4. A referida lei, em seu art. 2º, traz o que se considera como requisitos para classificação de TRC, quais sejam: natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas (RNTRC).

4.5. Esse último requisito - inscrição no RNTRC - subdivide-se nas categorias de Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), que exigem, entre outros aspectos, que as pessoas físicas e jurídicas, nos respectivos casos, tenham no transporte rodoviário de cargas sua atividade profissional e principal.

4.6. A necessidade da atividade econômica principal como sendo o TRC é uma das principais questões que distanciam o utilitário “guincho” dos demais casos tratados na PNPM. Isto porque a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) classifica o Transporte Rodoviário de Cargas e o reboque de automóveis em categorias distintas e independentes.

4.7. Vê-se que, no caso da atividade econômica do TRC, o CNAE cria subclassificações da categoria, conforme pode-se auferir na classe nº 49.30-2, em que atividades são semelhantes às descritas na Lei nº 13.703/18 e Resolução nº 5.867/2020, sendo elas: (i) transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal; (ii) transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional; (iii) transporte rodoviário de produtos perigosos; e (iv) transporte rodoviário de mudanças.

4.8. Saliente-se que a distinção e a definição entre os tipos de carga são de extrema importância para compreender a jurisdição (ou não) da PNPM-TRC. Para tanto, elaborou-se o quadro sinóptico abaixo, demonstrando a diferenciação trazida pelo CNAE no que diz respeito à caracterização do Transporte Rodoviário de Cargas versus o reboque de veículos.

	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS	SERVIÇO DE REBOQUE DE VEÍCULOS
<b>SEÇÃO</b>	Transporte, Armazenagem e Correio (Seção H).	Transporte, Armazenagem e Correio (Seção H).
<b>DIVISÃO</b>	Transporte terrestre (49).	Armazenamento e atividades auxiliares do transporte (52).
<b>GRUPO</b>	Transporte rodoviário de carga (49.30-2).	Atividades auxiliares dos transportes terrestres (52.2).
<b>CLASSE</b>	Transporte Rodoviário de Carga (49.30-2).	Atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificados anteriormente (52.29-0).
<b>SUBCLASSE</b>	Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal (4930-2/01); transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional (4930-2/02); Transporte rodoviário de produtos perigosos (4390-2/03); transporte rodoviário de mudanças (4390-2/04).	Serviços de reboque de veículos (52290/02).

*Legenda: as letras e numerações entre parênteses referem-se aos códigos para localização e categorização da atividade.*

Quadro 3: Diferenciação de conceitos Transporte Rodoviário de Cargas x Serviço de Reboque de Veículos

4.9. Note-se que a subclasse trazida pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) é clara ao dizer que a atividade econômica “Serviços de reboque de veículos” compreende “o serviço de guincho (reboque) de veículos, inclusive a assistência a veículos em estradas”, sendo que as atividades especificadas nas subclasses do Transporte Rodoviário de Cargas (código 49.30-2) não fazem qualquer menção à operação dos guinchos dentro dessas especificações.

4.10. Portanto, se observa que além da diferenciação prática da atividade exercida, também se comprova que a própria classificação econômica (CNAE) é diversa, pois enquanto o TRC está especificado nos CNAE de código nº 4930-2/01, 4930-2/02, 4390-2/03 e 4390-2/04, o serviço de guincho possui o CNAE 52290/02. Consequentemente, não há outra conclusão senão de que se tratam de categorias diferentes.

4.11. Ademais, se a atividade de Transporte Rodoviário de Cargas é requisito intrínseco para obtenção do RNTRC, e o RNTRC é necessário para classificar-se como Transporte Rodoviário de Cargas que então é regido pela PNPM, faz com que os “guinchos” não sigam essas obrigações, consequentemente não podendo estar sujeitos à Lei nº 13.703/18.

4.12. Portanto, considerando que a inclusão do setor de guincho na PNPM-TRC depende da necessidade ou não do RNTRC, tal discussão será abordada quando da revisão da Resolução ANTT nº 4.799/2015, que regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC e dá outras providências.

#### b) Impactos na frota de veículos de transporte de cargas

4.13. O gráfico abaixo apresenta a evolução histórica da quantidade de veículos de carga no país, categorizados como “caminhão”, “caminhão trator”, “reboque” e “semi-reboque”, a partir de dados do DENATRAN (barras azuis). A linha cinza mostra a variação do total da frota de todos os veículos do Brasil, com relação ao mês anterior, enquanto a linha vermelha apresenta a mesma variação mensal, apenas para os veículos de carga nominados anteriormente. A barra vertical verde delimita o período posterior a greve dos caminhoneiros, em maio de 2018.

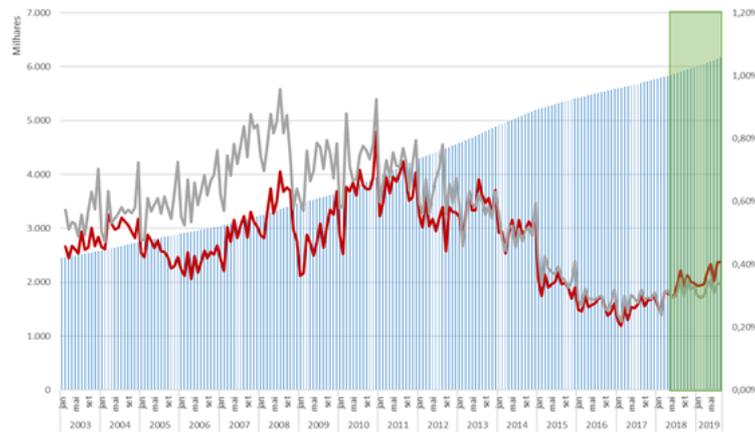


Gráfico 1: Quantidade de veículos de carga e variação mensal  
Fonte: DENATRAN

4.14. Observada a série histórica, desde 2003, verifica-se que em quase 83% dos meses a variação da frota de todos os veículos do país foi maior que a variação apenas dos veículos de carga. Quando comparados os 15 meses entre maio de 2018 e março de 2017, verifica-se que a variação mensal da frota total foi maior em 80% dos casos, quando comparado com a variação dos veículos de carga. Por outro lado, quando comparados os 15 meses a partir de junho de 2018, verifica-se a situação inversa: a frota de veículos de cargas do país cresceu mais que a frota total, em todos os meses os 15 meses até agosto de 2019.

4.15. No gráfico seguinte é possível ver claramente uma reversão na proporção de veículos de carga comparada com a frota total (linha laranja), particularmente a partir de maio de 2018. Essa constatação reforça a percepção que a frota de caminhões vem aumentando em ritmo mais acelerado, desde a greve de 2018.

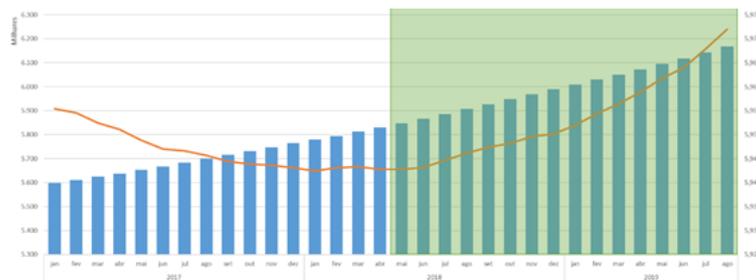
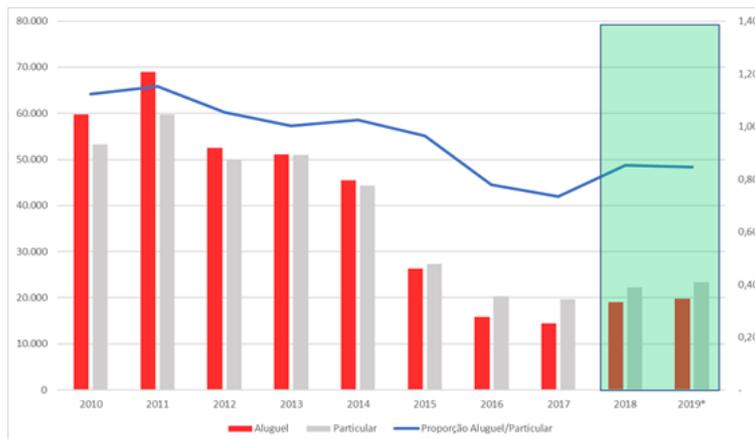


Gráfico 2: Proporção entre veículos de carga e frota total  
Fonte: DENATRAN

4.16. O gráfico a seguir permite analisar, a partir de dados do DENATRAN, a quantidade de emplacamentos dos veículos do tipo “caminhão”, considerando o tipo de operação em que estão autorizados a atuar: particular/placa cinza – transporte de cargas próprias; aluguel/vermelha – transporte remunerado de cargas. A linha do gráfico mostra a proporção entre veículos de aluguel e particular.



\* Os valores de 2019 foram extrapolados considerando um crescimento proporcional nos meses de outubro a dezembro.

Gráfico 3: Emplacamentos anuais por tipo: particular e aluguel (veículo: caminhão)  
Fonte: DENATRAN

4.17. No gráfico acima é possível verificar que boa parte dos veículos de carga estão sendo emplacados na categoria particular. Apesar das informações mostrarem que a maior proporção de emplacamentos na categoria de veículos particulares ter se iniciado em 2015, os anos de 2018 e 2019 consolidaram esse movimento, indicando uma possível verticalização nas operações de transporte de cargas por contratantes e embarcadores.

4.18. O gráfico abaixo mostra nas barras verticais a evolução na frota de veículos de aluguel registrados no RNTRC, das Empresas de Transporte de Cargas – ETC e dos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, entre setembro de 2017 e setembro de 2019. A linha vermelha mostra a relação proporcional da frota de ETC comparada com a frota de TAC.

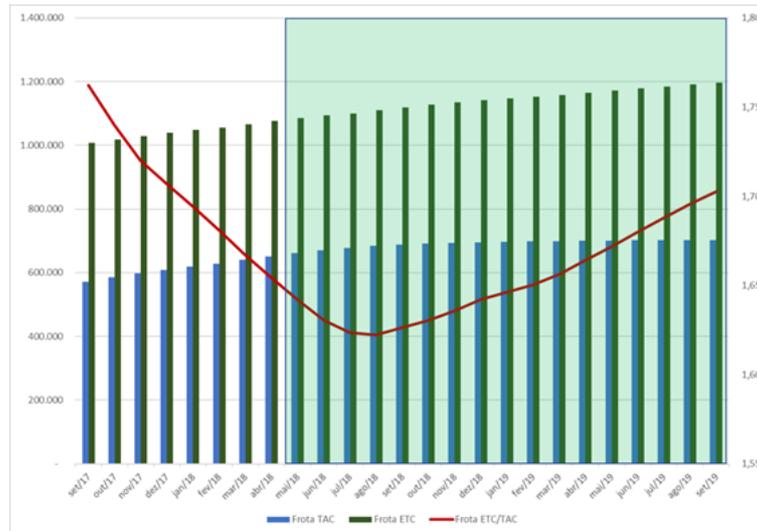


Gráfico 4: Emplacamentos anuais por tipo: particular e aluguel (veículo: caminhão)  
Fonte: DENATRAN

4.19. Analisando esse gráfico verifica-se que a partir de agosto de 2018 a proporção de veículos de ETC, comparativamente a frota de TAC, vem aumentando, o que poderia indicar uma perda de espaço no mercado de transporte remunerado de cargas pelos transportadores autônomos.

#### c) Impactos na força de trabalho: motoristas

4.20. Em estudo realizado no corrente ano, com base nos dados do CAGED e da RAIS, Arakawa (2019)<sup>[1]</sup> analisou a evolução do mercado de trabalho para motoristas de caminhão entre janeiro de 2007 e abril de 2019, considerando a taxa de rotatividade, a diferença salarial entre admitidos e desligados e o crescimento econômico no período.

4.21. O gráfico abaixo, extraído do citado artigo, mostra os resultados obtidos ao longo do período. A linha tracejada superior mostra a taxa de rotatividade, com a linha mais escura sendo a média móvel de 12 meses. A linha inferior apresenta a diferença percentual entre o salário de admitidos e desligados, com a linha escura se referindo à média móvel de 12 meses. O gráfico mostra nas áreas sombreadas os períodos contração do PIB e a indicação de períodos de manifestação de caminhoneiros.

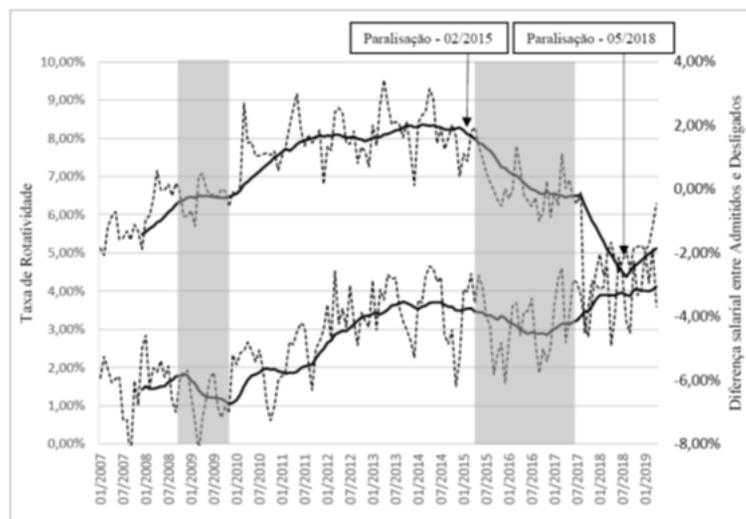


Gráfico 5: Evolução da taxa de rotatividade e diferença salarial entre admitidos e desligados de motoristas de caminhão entre janeiro/2007 e abril/2019<sup>[2]</sup>.

4.22. A partir das análises realizadas o autor conclui que:

*“ O mês de maio de 2018 pode ser visto como um ponto de inflexão da tendência da taxa de rotatividade, que apresentou queda monotônica desde 2015.*

...

*... o impacto negativo sobre o rendimento dos transportadores autônomos e positivo sobre o rendimento das empresas de transporte, pode ser explicado pela busca pela aquisição de frota própria e contratação de motoristas de caminhão, tornando-se menos expostos ao risco da subcontratação.*

*Os dados sugerem que as empresas de transporte de cargas que, até então, terceirizavam suas operações com transportadores autônomos de cargas, passaram a considerar a absorção dessa atividade, e os embarcadores talvez considerem não mais depender de empresas de transporte para a sua logística. Essa condição é corroborada no fluxo líquido de admissões no período. O fluxo de admissões líquidas somou 3.344 postos de motorista no período 05/2017 a 04/2018. No período 05/2018 a 04/2019, o fluxo somou 20.752 motoristas admitidos, um crescimento de 520% em um período de 12 meses”.*

**5. LEVANTAMENTO DAS ALTERNATIVAS REGULATÓRIAS**

5.1. O estabelecimento da Lei nº 13.708/18 impõe à ANTT a obrigatoriedade de publicar Resolução com os valores dos Pisos Mínimos, não cabendo, portanto, a opção de não regular.

5.2. Assim, considerou-se as seguintes premissas para a análise de alternativas: i) o problema regulatório definido acima aponta a necessidade de encontrar uma regulação mais aderente à realidade de mercado, mas que seja passível de implantação; ii) há uma Resolução vigente (Resolução ANTT nº 5.867/2020), cujo anexo apresenta tabela de valores de pisos mínimos baseadas em metodologia de cálculo e valores de parâmetros que apresentaram resistência por parte do mercado; iii) os estudos realizados pela FEALQ/USP apontam possibilidades de aprimoramento na regulação da PNP.

5.3. Dessa maneira, nos itens seguintes serão apresentados os atributos que foram objeto de estudo e sobre os quais identificou-se possibilidades de melhoria.

**Atualização dos preços dos insumos mercadológicos e operacionais**

5.4. Os parâmetros do modelo de custo de transporte podem ser segmentados em dois conjuntos:

- Parâmetros mercadológicos: referem-se aos indicadores dos preços dos insumos de transporte, envolvendo: preço do caminhão-tractor, preço do implemento, preço do óleo combustível, preço dos óleos lubrificantes etc.
- Parâmetros operacionais: referem-se aos indicadores operacionais e produtivos do transporte rodoviário de carga, envolvendo: rendimento do consumo de combustível, velocidade, tempos de carregamento e descarregamento, entre outros. A Lei nº 13.703/2018 estabeleceu a competência para a ANTT regular a PNP-TRC, criando a obrigação de se estabelecer novos pisos de frete semestralmente. Desta forma, a atualização dos preços dos insumos mercadológicos, que fazem parte dos parâmetros de entrada no cálculo dos pisos, torna-se compulsória.

5.5. Os parâmetros mercadológicos foram estruturados a partir da coleta de dados a nível nacional, de forma a considerar as particularidades de cada uma das Unidades Federativas brasileiras. Tal premissa se mostra alinhada ao fato de a Lei 13.703/2018 ser de caráter nacional para promoção de condições mínimas para realização de fretes no território nacional.

5.6. A atualização dos insumos operacionais segue a mesma lógica apresentada, sendo, portanto, necessário que a ANTT mantenha-os sempre aderentes a realidade operacional do mercado.

5.7. As modificações propostas neste ciclo regulatório e as respectivas justificativas estão listadas a seguir:

I - Atualização dos parâmetros mercadológicos: foi realizada uma nova coleta de preços dos insumos mercadológicos objetivando a obtenção de valores referenciais com representatividade nacional, tal como realizado para a Resolução ANTT nº 5.867/2020, seguindo um plano amostral predefinido.

II - Atualização do modelo de caminhão das composições veiculares de 7 e 9 eixos: foi realizada a substituição dos veículos automotores tipos utilizados para 7 e 9 eixos para o modelo Volvo FM460 6x4 (7 eixos) e modelo Scania R450 6x4 (9 eixos), em decorrência da descontinuidade da fabricação dos modelos utilizados para as referidas composições veiculares utilizadas na Resolução ANTT nº 5.867/2020 (Scania R440) e portanto impossibilitando a obtenção dos valores dos equipamentos novos para fins de uso do cálculo de depreciação, remuneração do capital e seguro. A escolha de tais modelos se baseou na estatística dos caminhões mais vendidos no ano de 2019 de acordo com a Fenabreve (2019), adequados com a capacidade de tração do veículo com a composição veicular.

III - Indicador referencial do preço do óleo diesel: referência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) do preço médio semanal do óleo diesel S10 da última semana divulgada [ref.: 01/03/2020 a 07/03/2020].

IV - Atualização da jornada de trabalho do motorista: O indicador da jornada de trabalho do motorista foi reajustado para 181 horas por mês, tendo como referência a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)[3] para o ano de 2019 da categoria de condutores de caminhões pesados.

5.8. Os demais parâmetros operacionais não foram atualizados em decorrência da ampla pesquisa de informações primárias realizadas no primeiro e segundo semestre de 2019, os quais refletem a realidade operacional do país para este ano.

5.9. Para melhor visualização da alteração dos parâmetros e seus impactos, tem-se o quadro abaixo.

Principais parâmetros	Alteração							
	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	8 eixos	9 eixos
Valor de aquisição do caminhão-tractor	2,50%	5,09%	2,28%	4,13%	-0,53%	27,63%	21,74%	
Valor de revenda do caminhão-tractor	2,50%	5,09%	2,28%	4,13%	-0,53%	27,63%	21,74%	
Vida econômica do veículo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Velocidade	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Tempo de carregamento e descarregamento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Horas trabalhadas (mês)	7,74%	7,74%	7,74%	7,74%	7,74%	7,74%	7,74%	
Rendimento médio combustível	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Rendimento do aditivo ARLA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Nº de motoristas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Número médio de recauchutagens	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Vida econômica do pneu direcional	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Vida econômica do pneu traseiro	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Quiilometragem entre trocas de óleo do motor	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Quiilometragem entre trocas de óleo da transmissão	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Taxa de remuneração do capital	-5,58%	-5,58%	-5,58%	-5,58%	-5,58%	-5,58%	-5,58%	
ES - Encargos sociais	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
IPVA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
DPVAT	-53,98%	-53,98%	-53,98%	-53,98%	-53,98%	-53,98%	-53,98%	
licenciamento	13,52%	13,52%	13,52%	13,52%	13,52%	13,52%	13,52%	
Taxa de vistoria do taxígrafo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Despesa com seguro	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Despesa com manutenção	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Piso salarial de motorista	3,40%	3,40%	-0,28%	-0,28%	-0,28%	-0,60%	-0,60%	
Diária de motorista	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Preço do Diesel	-1,34%	-1,34%	-1,34%	-1,34%	-1,34%	-1,34%	-1,34%	
Preço do aditivo ARLA	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	
Preço do lubrificante do motor	-3,12%	-3,12%	-3,12%	-3,12%	-3,12%	-3,12%	-3,12%	
Preço do lubrificante de transmissão	10,32%	10,32%	10,32%	10,32%	10,32%	10,32%	10,32%	
Preço da lavagem	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Preço do pneu direcional	-6,29%	-6,29%	-6,29%	-6,29%	-6,29%	-6,29%	-6,29%	
Preço do pneu traseiro	-5,26%	-5,26%	-5,26%	-5,26%	-5,26%	-5,26%	-5,26%	
Preço da recauchutagem	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	

Quadro 4 – Sumário das variações parâmetros mercadológicos e operacionais utilizados para o cálculo dos pisos de fretes propostos em relação à Resolução ANTT nº 5.867/2020

### Revisão do conceito de frete

5.10. O conceito de frete estabelecido nas resoluções anteriores tem gerado dúvidas de interpretação dos servidores responsáveis pela Fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas desta Agência. A menção ao RNTRC no conceito poderia passar a ideia de que aquele transportador que faz transporte rodoviário remunerado de cargas, mas que, em desacordo com regulamento próprio, não tinha cadastro no RNTRC, não poderia ser penalizado no âmbito da fiscalização da PNP-TRC.

5.11. Com o intuito de dirimir qualquer divergência, foi redefinido o termo, conforme a seguir:

"Frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e destino fixados em contrato".

### **6. O PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL**

6.12. Em que pese a obrigação legal de regulação do assunto pela ANTT, conforme previsto na Lei nº 13.703/2018, 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.

6.13. 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, a regulamentação do tema em questão, deve passar pelo devido trâmite regulatório.

6.14. 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 acesso, em maio de 2017.

6.15. Segundo a Resolução ANTT nº 5.624/2017, o prazo para a audiência pública deve ser de no mínimo 45 dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado. Assim, de forma razoável, considerando a já mencionada complexidade do tema e, por outro lado, o impacto acarretado no transporte rodoviário de cargas que tal medida proporciona, recomenda-se que o prazo não seja reduzido.

6.16. Neste ciclo regulatório, considerando que as modificações se deram basicamente de atualização de parâmetros mercadológicos utilizados para o cálculo do piso mínimo, o custo orçamentário necessário à realização de sessões presenciais (aluguel do espaço, diária de servidores, passagem aérea e etc) e o tempo entre os ciclos regulatórios, optou-se por realizar somente uma sessão presencial, em Brasília – DF. Destaca-se que a ampla participação ainda assim vai ser garantida pela participação via site da ANTT.

6.17. É importante que a ANTT deixe claro nos documentos de referência do PPCS disponibilizados ao público que as sugestões a serem encaminhadas devem ser acompanhadas do correspondente embasamento técnico.

6.18. Diante do exposto, encaminha-se esta Nota Técnica, compreendendo os estudos desenvolvidos pela FEALQ/USP para desenvolvimento da proposta, a Análise de Impacto Regulatório, juntamente com a proposta de Minuta de Resolução para encaminhamento –ao Diretor supervisor da SUROC, o Diretor Marcelo Vinaud.

6.19. À superior consideração.

[1] 2019. Arakawa, V.H. Rotatividade e salários no mercado de trabalho para motoristas de caminhão no Brasil: uma análise com dados do CAGED e RAIS de 2007 a 2019

[2] [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/Tabelas\\_de\\_Precos\\_Minimos\\_do\\_Transporte\\_Rodoviario\\_de\\_Cargas.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Tabelas_de_Precos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html)

[3] A PNAD é uma pesquisa realizada pelo IBGE que objetiva acompanhar as flutuações trimestrais e a evolução, no curto, médio e longo prazos, da força de trabalho, e outras informações necessárias para o estudo do desenvolvimento socioeconômico do País.

Brasília, 10 de março de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 12/03/2020, às 17:26, 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 **ALAM GONÇALVES GUIMARAES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 12/03/2020, às 17:29, 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 **RODRIGO LUCIUS DE AMORIM, Coordenador(a)**, em 12/03/2020, às 17:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ SOUSA RAMOS, Gerente Substituto (a)**, em 12/03/2020, 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](#).



Documento assinado eletronicamente por **ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS, Superintendente**, em 12/03/2020, às 21:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2940560** e o código CRC **2B8A7FC8**.

Referência: Processo nº 50500.022804/2020-59

SEI nº 2940560

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](http://www.antt.gov.br)