



RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

SEI Nº 16717284

Interessado: Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC

Referência: Processo nº 50500.088320/2021-53

Processos Relacionados: 50500.115625/2022-26

Assunto: Relatório de AIR

Ementa: Análise de Impacto Regulatório – AIR. Revisão e Atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)

Palavras-chaves: Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), Habilitação para o TRIC, Cotas de capacidade de veículos para o Peru

Versão: 1.0

1. INTRODUÇÃO

O presente documento de Análise de Impacto Regulatório - AIR consolida os estudos bem como a revisão de documentos e normativas realizada no âmbito do projeto "Revisão e Atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)". O referido projeto foi inserido na Agenda Regulatória do biênio 2023-2024 aprovada pela Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

SUMÁRIO EXECUTIVO	
RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTO REGULATÓRIO	
Revisão e Atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)	

PROBLEMA 1: Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC	
OBJETIVOS DESEJADOS	Facilitar o acesso à regulação do TRIC
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Unificar a regulação do TRIC
AÇÃO SUGERIDA	Alternativa 2 Justificativa: Prover ao mercado e à sociedade um regramento claro, completo e conciso
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> Maior clareza quanto à regulação existente Maior facilidade de monitoramento <u>Impactos negativos:</u> Nenhum

PROBLEMA 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo	
OBJETIVOS DESEJADOS	Estabelecer procedimentos de atualização da regulamentação do TRIC
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual; 2. Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos deverão ser incluídos na regulação vigente; 3. Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos publicados após a vigência do normativo serão publicados na forma estabelecida pela ANTT.
AÇÃO SUGERIDA	Alternativa 2 <u>Justificativa:</u> Necessidade de estabelecer uma relação compilada de acordos bilaterais vigentes acerca dos aspectos relacionados à habilitação para o transporte rodoviário internacional de cargas

PROBLEMA 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo	
POSSÍVEIS IMPACTOS	<p><u>Impactos positivos:</u></p> <p>Comprometimento com a internalização de Acordos</p> <p>Reforça a confiança na instituição como órgão competente de aplicação dos Acordos</p> <p>Maior transparência quanto às informações dos Acordos bilaterais</p> <p>Facilidade de entendimento da regulação do TRIC</p> <p><u>Impactos negativos:</u></p> <p>Recorrência de publicação de resolução para a atualização em função de novos Acordos bilaterais ou alterações daqueles existentes</p>

PROBLEMA 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia	
OBJETIVOS DESEJADOS	Análise de efetividade da ação regulatória de cancelamento
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manter a situação atual 2. Restringir o prazo limite para apresentação de Licença Complementar apenas para a Licença Originária Brasil/Peru 3. Deixar de prever o cancelamento de ofício Licença Originária cujo tráfego não foi autorizado pelo destino por meio da outorga de Licença Complementar 4. Prever a exclusão dos veículos da frota da Licença Originária Brasil/Peru que não apresente Licença Complementar dentro do prazo estabelecido de 180 dias (cento e oitenta)
AÇÃO SUGERIDA	<p>Alternativas 3 e 4</p> <p><u>Justificativa:</u> Eliminação da burocracia gerada pelo cancelamento de Licença Originária e controle mais eficiente no cadastro de veículos na ligação Brasil/Peru durante o processo de obtenção de autorização complementar</p>
POSSÍVEIS IMPACTOS	<p><u>Impactos positivos:</u></p> <p>Adequação do prazo limite para facilitar o acompanhamento pelo transportador</p> <p>Maior facilidade para contabilização do prazo</p> <p>Melhoria da imagem institucional quanto à melhoria regulatória</p> <p><u>Impactos negativos:</u></p> <p>Monitoramento do prazo limite</p>

PROBLEMA 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro	
OBJETIVOS DESEJADOS	Normatização e harmonização de documento conforme o ATIT
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manter a situação atual 2. Regulamentar o procedimento atual de Autorização de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil 3. Estabelecer a outorga de Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil nos moldes previstos no ATIT
AÇÃO SUGERIDA	<p>Alternativa 3</p> <p><u>Justificativa:</u> Alinhamento com acordo internacional (ATIT)</p>
POSSÍVEIS IMPACTOS	<p><u>Impactos positivos:</u></p> <p>Melhor clareza e transparência</p> <p>Alinhamento com a padronização de documentos internacionais</p> <p>Manutenção do procedimento atual de solicitação</p> <p><u>Impactos negativos:</u></p> <p>Maior tempo de atendimento para a outorga</p> <p>Aumento da burocracia interna</p> <p>Aumento da utilização de recursos da área técnica e da Diretoria</p>

PROBLEMA 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru	
OBJETIVOS DESEJADOS	Formalizar procedimentos adotados para gestão da fila de habilitação de veículos para o transporte para o Peru

PROBLEMA 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru	
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Incorporar o conceito de substituição de frota (PARECER n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU) 3. Elucidar os procedimentos internos de formação da fila e o atendimento dos pedidos na fila (disciplina da fila)
AÇÃO SUGERIDA	Alternativas 2 e 3 <u>Justificativa:</u> Garantir a clareza e eficácia do texto regulatório bem como promover a transparência ativa.
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> - Maior clareza e transparência; - Melhoria da qualidade da regulação, - Fortalecimento da imagem instituição. <u>Impactos negativos:</u> Nenhum

PROBLEMA 6: Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro	
OBJETIVOS DESEJADOS	Dar visibilidade à Viagem Ocasional estrangeira
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Estabelecer procedimento para transportadores estrangeiros apresentarem a Viagem Ocasional e solicitar a manifestação de concordância 3. Prever a manifestação de anuência à Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro
AÇÃO SUGERIDA	Alternativa 3 - Dar publicidade e transparência ao ato de anuência.
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> Disponibilidade de dados sobre o setor Transparência quanto aos procedimentos Redução do tempo parado para verificação de documentos Melhoria da qualidade da regulação Harmonização normativa Modernização de procedimentos <u>Impactos negativos:</u> Nenhum

PROBLEMA 7: Falta de transparência quanto à habilitação de veículo de apoio operacional	
OBJETIVOS DESEJADOS	Estabelecer os requisitos para habilitação para transportar fronteira
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional na revisão da regulação do TRIC
AÇÃO SUGERIDA	Incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional na revisão da regulação do TRIC
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> Normativo claro e mais coerente com a prática Maior clareza Maior transparência Melhoria da regulação <u>Impactos negativos:</u> Nenhum

PROBLEMA 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira	
--	--

PROBLEMA 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira	
OBJETIVOS DESEJADOS	Promover a simplificação de exigências documentais
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Dispensar a apresentação de apostilamento de Licença Originária Estrangeira 3. Flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade
AÇÃO SUGERIDA	Flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> Melhoria da percepção do papel da ANTT quanto à simplificação Redução do custo associados com obtenção de Licença Complementar Possibilidade real de negociações bilaterais Simplificação <u>Impactos negativos:</u> Nenhum

PROBLEMA 9 : Desatualização da cobrança dos emolumentos	
OBJETIVOS DESEJADOS	Promover a simplificação administrativa e redução de custo regulatório
ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO	1. Manter a situação atual 2. Atualizar os valores dos emolumentos, adaptando a metodologia atual 3. Deixar de exigir a cobrança de emolumento
AÇÃO SUGERIDA	Alternativa 3 <u>Justificativa:</u> Ganho de eficiência com a implementação do Sistema TRIC
POSSÍVEIS IMPACTOS	<u>Impactos positivos:</u> Redução de fardo regulatório Simplificação administrativa Redução do tempo de atendimento Eliminação de custo com a digitalização dos serviços <u>Impactos negativos:</u> Extinção de fonte de recursos

3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

A regulamentação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC é fundamentada em Acordos internacionais, e no âmbito da ANTT, encontra-se lastreada nas Resoluções ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019, que dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências, e na Resolução nº 5.583, de 22 de novembro de 2017, que estabelece procedimentos e limitações para o cadastro de veículo em frota de empresa habilitada para o transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e o Peru. Além disso, a Súmula nº 6, de 28 de julho de 2020, dispõe sobre a autorização para transporte rodoviário em território nacional, de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, mesmo que não esteja habilitado para o transporte internacional.

Assim, a regulação do TRIC envolve o mercado composto por 938 transportadores brasileiros autorizados para o transporte rodoviário internacional de cargas com pelo menos um país com os quais o Brasil tem Acordo (Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela) com uma frota total de 92.551 veículos (Figura 1). Em contrapartida, 1.398 transportadores estrangeiros estão autorizados a prestar serviço de transporte de/para o Brasil com uma frota total de 67.855 veículos.



Figura 1: Quantidade de transportadores autorizados para o transporte rodoviário internacional de cargas com o Brasil

Fonte: TRIC em números (Extraído em 05/05/2023)

Nesse contexto, em relação à Resolução ANTT nº 5.840, de 2019, o Plano de Projeto SEI 14983295 diz que a cobrança de emolumentos que necessita de revisão, uma vez que a metodologia de cálculo foi embasada em custos que foram afetados com a introdução de novas tecnologias para o trâmite de documentação, além de novas realidades na execução dos serviços. Complementarmente o referido Plano menciona que a edição da Resolução Mercosul/GMC nº 43, de 2020, que modifica a Resolução GMC nº 34, de 2019, que trata dos documentos de porte obrigatório no Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, que não fora internalizada à época, afetava diretamente o que prevê a Resolução ANTT nº 5.840, de 2019.

No que diz respeito à Resolução ANTT nº 5.583, de 2017, o mencionado Plano de Projeto aponta que a metodologia prevista na norma para o controle da limitação de cotas entre Brasil e Peru é questionada por empresas que atuam no setor. Ademais, as duas resoluções (5.840/2019 e 5.583/2017) poderiam ser unificadas ou o texto da Resolução ANTT nº 5.583/2017 fazer parte de Instrução Normativa da ANTT.

Portanto, a motivação inicial do projeto de revisão da regulação do TRIC, é atualizar os emolumentos previstos, incorporar alterações nas normativas internas ante a edição de novas resoluções pelo Grupo Mercado Comum do Mercosul, estabelecer novo procedimento para a habilitação de frota em decorrência da existência de cotas no transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e o Peru e revisar demais disposições das normas existentes (Resoluções nº 5.840/2019, e nº 5.583/2017).

Nesse contexto, dentro do que prevê o Processo de Controle e Participação Social (PPCS) foi feita a Reunião Participativa nº 003/2022 que resultou no Relatório Simplificado SEI 12660628 e a Tomada de Subsídio nº 05/2022 cujas manifestações estão resumidas no Relatório Simplificado TS 005 SEI (12935059).

Internamente, foi feita mediante consulta interna, à área técnica que processa os pedidos relacionados ao transporte rodoviário internacional de cargas e a aquelas que de alguma forma desenvolvem atividades que tangenciam o tema: Ouvidoria, Assessoria de Relação Internacionais - ASINT, Superintendência de Gestão Administrativa SUDEG e Superintendência de Fiscalização - SUFIS SEI 13018559.

Paralelamente, em cumprimento ao previsto no art. 2º da Resolução ANTT 5.913/2020, que alterou a Resolução ANTT 5.583/2017, foi elaborado o Relatório de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) SEI 14936837, que concluiu pela manutenção das ações regulatórias previstas e fez recomendações para a revisão e melhoria da regulação.

Assim, o Apêndice apresenta o levantamento das informações a partir dos documentos existentes e das consultas internas, ou seja, de estudos realizados. Além disso, foram feitas a Reunião Participativa nº 003/2022 e a Tomada de Subsídio nº 05/2022 cujas contribuições estão detalhadas na seção 11.

Contribuição	Conteúdo	Fonte
Alteração ação regulatória existente	Aumento capacidade dinâmica de transporte	TS 005/2022
	Cota de 10% por empresa	TS 005/2022
	Apostilamento Licença Originária	TS 005/2022 ASINT
	Inclusão de utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas	TS 005/2022
Incorporação entendimentos	Substituição de veículos sem aumento da capacidade de carga	TS 005/2022 GERAR/SUROC
	Súmula 6/2020	TS 005/2022 Plano de Projeto
Melhoria de redação	Acrescentar a suspensão por 180 dias antes do cancelamento do LO	TS 005/2022
	Ajuste inspeção técnica veicular periódica	TS 005/2022
	Alteração de empresa transportadora para todos os transportadores	TS 005/2022
	Alteração de GRU simples para GRU cobrança	TS 005/2022
	Comprovação de Licença Complementar de trânsito	TS 005/2022
	Definição prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas	TS 005/2022
	Exclusão cópia do Certificado de Apólice de Seguros da carga transportada com cobertura para países transitados	TS 005/2022
	Frota mínima	TS 005/2022
	Inclusão integração das informações do RNTRC e do TRIC	TS 005/2022
	Inspeção técnica veicular periódica	TS 005/2022
Modificação de frota durante obtenção Licença Complementar	TS 005/2022	

Contribuição	Conteúdo	Fonte
	Modificação de frota pelo proprietário	TS 005/2022
	Porte obrigatório e documentos digitais	TS 005/2022 ASINT
	Seguro RCTR-VI	TS 005/2022
	Seguro transporte de carga própria	TS 005/2022
Novas ações regulatórias	Dispensa de emolumento em caso de requerimentos em sistema eletrônico	TS 005/2022
	Inclusão exigência patrimônio líquido	TS 005/2022
	Inclusão limites de idade de veículos	TS 005/2022
	Outorga de Licença Complementar de trânsito	TS 005/2022 GERAR/SUROC
	Reciprocidade	TS 005/2022
	Veículo de apoio operacional	GERAR/SUROC
	Viagem Ocasional estrangeira	GERAR/SUROC
	Unificação das Res 5.840/2019 e Res 5.583/2017	Plano de Projeto TS 005/2022
Fora do escopo	Criação de Conselho Consultivo	TS 005/2022
	Necessidade reunião bilateral sobre o tema de cotas para o Peru	TS 005/2022
	Melhoria do Portal ANTT TRIC	TS 005/2022

Quadro 1: Resumo das contribuições recebidas

A partir das análises das informações levantadas, foram identificados os seguintes problemas regulatórios, tomando em conta a necessidade de promover a harmonização normativa, de procedimentos e documentos, que é fundamental para a facilitação do comércio internacional, além de garantir a publicidade e transparência dos atos administrativos:

Problema 1: Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC;

Problema 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo;

Problema 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia;

Problema 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro;

Problema 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru;

Problema 6: Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro;'

Problema 7: Falta de transparência quanto à habilitação de veículo de apoio operacional e,

Problema 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira.

Problema 9: Desatualização da cobrança dos emolumentos

Os problemas listados serão detalhadamente analisados para identificação das causas e da extensão das consequências conforme estabelece o inciso II, Art. 6º do Decreto 10.411/2020.

Problema 1: Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC

Conforme mencionado anteriormente, a Resolução ANTT 5.840/2019, que revogou a Resolução 1.474/2006 trata, dentre outras coisas, dos requisitos e procedimentos para a outorga de Licença Originária e habilitação de veículos a ela associada. Por sua vez, a Resolução 5.583/2017 aborda especificações para a inclusão de veículos de carga na frota de Licenças Originárias Brasil/Peru em função da existência de acordo entre ambos países que estabelece o limite de 65 mil toneladas para a capacidade total de transporte para os transportadores habilitados.

Além disso, a Resolução ANTT 5.583/2017 estabelece limitação de cota de capacidade de carga para a frota por Licença Originária Brasil/Peru o que interfere tanto nas solicitações de novas Licenças quanto de modificação de frota bem como estabelece os critérios para a formação da fila de espera de solicitações quando o limite de capacidade total da frota é atingido.

Diante desse contexto, pode-se dizer que a Resolução 5.840/2019 trata dos requisitos gerais para a obtenção de Licença Originária (e sua frota vinculada) e a Resolução 5.583/2017 estabelece as particularidades relacionadas às habilitações para o Peru. Assim, os normativos são complementares apesar de não fazerem referência expressa um ao outro, o que acaba proporcionando informação incompleta ao transportador, erros na instrução dos processos de solicitações e, consequentemente, aumento do número de solicitações reanalisadas.

Portanto, o problema deve ser tratado, levando em consideração a necessidade de simplificação administrativa prevista na Lei nº 13.726, de 9 de outubro de 2018.

Nesse contexto, a Figura apresenta a árvore do Problema 1:

Causa	PROBLEMA	Consequência
A AIR referente ao Projeto "Estudos para atenuar impactos causados pelo sistema de cotas de transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e Peru" previsto na Agenda Regulatória 2017-2018 não avaliou a alternativa de incorporar as ações regulatórias na Resolução 1.474/2006, vigente à época e que fora posteriormente substituída pela Resolução 5.840/2019.	<i>Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC</i>	Estoque regulatório Aumento de erro nas solicitações Aumento reanálise de processos

Figura 2: Árvore de Problema 1

Problema 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos firmados durante a vigência de normativo

As tratativas acerca da facilitação do comércio internacional envolvem negociações e acordos com vistas a eliminar barreiras burocráticas e físicas para facilitar as transações além de garantir a não discriminação entre os países. Nessa linha, em relação ao transporte internacional existe o esforço do Mercosul em construir uma padronização de procedimentos e harmonização por meio de resolução do Grupo do Mercado Comum (GMC).

À época de elaboração do Plano de Projeto SEI 8145698 (Agenda Regulatória 2021-2022), um dos fatos destacados foi a necessidade de revisão da regulação do TRIC devido à não incorporação ao ordenamento jurídico nacional da Resolução GMC nº 34, de 2019, que trata dos documentos de porte obrigatório no Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, que já foi alterada pela Resolução Mercosul/GMC nº 43, de 2020. Ocorre que as referidas normas foram internalizadas ao serem referenciadas no Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, aprovado pela Deliberação ANTT nº 358, de 4 de novembro de 2021.

De qualquer forma, a análise da questão apresentada permite dizer que a internalização das normas do Mercosul pode ser feita em ato específico, como foi o caso da Resolução ANTT nº 5.996/22 que internalizou a Resolução Grupo Mercado Comum nº 28, de 18 de novembro de 2021, que trata do modelo de Ficha de Emergência para o transporte rodoviário internacional de produtos perigosos entre os Estados Partes no Mercosul. Alternativamente, é possível a incorporação ao ordenamento jurídico nacional em normativo existente, como foi o caso da MERCOSUL/GMC/RES. 26/11 que está referenciada no parágrafo 2º do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.840/2019. Em ambos casos, por se tratar de acordo internacional, o entendimento é de que o processo de internalização dispensa o processo de participação e controle social e pode ser feita tempestivamente.

Porém, a revisão acerca das negociações internacionais existentes evidenciou que o problema envolve a atualização da regulação em relação aos Acordos bilaterais, que, via de regra, tratam de aspectos operacionais envolvidos em situações pontuais ou específicas. Atualmente, as Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e nº 5.840/2019 não refletem os acertos realizados entre o Brasil e outros países.

O Relatório de ARR da Resolução ANTT nº 5.583/2017 identificou que a informação do valor limite de 50 mil toneladas para o sistema de cotas acordado entre Brasil e Peru que consta na norma diverge do valor de 65 mil toneladas acordado em 2018 por meio do Ofício Nº 217-2018-MTC/15, de 22 de janeiro de 2018. A desatualização do normativo gerou inclusive o registro equivocado da informação no Plano de Projeto.

Por sua vez, a Resolução ANTT nº 5.840/2019 faz referência apenas ao acordo firmado com o Chile na XII Reunião Bilateral Chile - Brasil dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) realizada em Santiago, dias 06 e 7 de dezembro de 2012, acerca da limitação da idade de veículos de carga para fins de habilitação (§ 4º do art. 6º). Porém, existe, por exemplo, o acordo para a habilitação de veículos reboque de quatro eixos para a ligação Brasil/Argentina, acordada em 06 de dezembro de 2019 (50500.422277/2019-45) por meio da troca de documentos entre os Organismos.

Portanto, fica evidente que a lacuna existente na regulamentação, gera impactos indesejáveis para o transportador, sobretudo para os novos entrantes no mercado que, em função de texto regulatório deficiente, se deparam com requisitos e regras complementadas em instruções indicadas no Portal da ANTT somente após o indeferimento de alguma solicitação.

Nesse contexto, a Figura 3 apresenta a árvore do Problema 2:

Causa	PROBLEMA	Consequência
Ausência de procedimento específico para alteração/atualização de normativo interno	<i>Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos firmados durante a vigência de normativo</i>	Regulação incoerente e/ou incompleta Aumento de custo das solicitações para os transportadores em função de indeferimentos por erros de instrução

Figura 3: Árvore de Problema 2

Problema 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia

Para a operacionalização da prestação de serviço regular de transporte internacional de cargas, além da Licença Originária, emitida pelo país de origem, deve haver a outorga de Licença Complementar, emitida pelo país de destino. Para tanto, o transportador brasileiro deve solicitar a anuência dos países de destino (e de trânsito) conforme previsto nos Acordos Internacionais. Portanto, cabe ao operador habilitado toda a gestão desse processo para obtenção da autorização de tráfego que permite o início das operações.

Porém, a Resolução ANTT nº 5.840/2019 prevê prazo de 300 dias para a apresentação de correspondente Licença Complementar ou justificativa para não apresentação, contados a partir da emissão da Licença Originária, sob pena de cancelamento da mesma:

Art. 12 Para prestar serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, em caráter regular, o transportador brasileiro detentor de Licença Originária deverá solicitar a Licença Complementar junto ao Organismo Competente no país de destino ou de trânsito.

§ 1º A obtenção da Licença Complementar deverá ser comprovada junto à ANTT, no prazo máximo de trezentos dias, contados da expedição da Licença Originária, quando o transportador será autorizado a operar e modificar a frota autorizada a transpor as fronteiras habilitadas

§ 2º O transportador deverá comunicar, na forma estabelecida pela ANTT, a impossibilidade de atendimento ao §1º deste artigo possibilitando a prorrogação do prazo previsto, se for o caso.

§ 3º O não cumprimento de qualquer das providências referidas neste artigo acarretará o cancelamento da Licença Originária.

E sobre essa previsão de medida de cancelamento, a área técnica manifesta que ela gera burocracia interna (NOTA TÉCNICA SEI Nº 1185/2022/COTIM/GERAR/SUROC/ (SEI 10120442) uma vez que cria a necessidade de monitoramento contínuo do prazo de 300 dias e a instrução de processo administrativo pela área técnica que é encaminhado para Deliberação da Diretoria Colegiada.

É importante destacar que à SUROC, por força da Resolução ANTT nº 5.818/2018, foi delegada a competência apenas de outorgar Licença Originária e Complementar e do cancelamento a pedido de tais licenças. Por isso, o processo administrativo de cancelamento em função do descumprimento de alguma obrigação deve seguir o trâmite típico para a deliberação da Diretoria Colegiada.

A Figura 4 apresenta o fluxo dos processos que envolvem a delegação de competência (Licença Originária e Complementar, renovação de cancelamento a pedido) bem como do processo de cancelamento por descumprimento de previsão normativa. Nesse último, caso o processo de cancelamento em lote (50500.093721/2020-44) foi encaminhado apenas uma vez para a PF que se manifestou pela "desnecessidade de observância do direito de ampla defesa, pois, no caso sub análise, o cancelamento da Licença Complementar se opera de forma imperativa, após ultrapassado o prazo máximo de 300 dias previsto na norma de regência, não se aplicando, portanto, as hipóteses do art. 39 da Resolução ANTT nº 5.840/2019, que tratam de aplicação de multas, suspensão ou cancelamento de Licenças quando o transportador infringir as disposições contidas nos acordos internacionais vigentes."

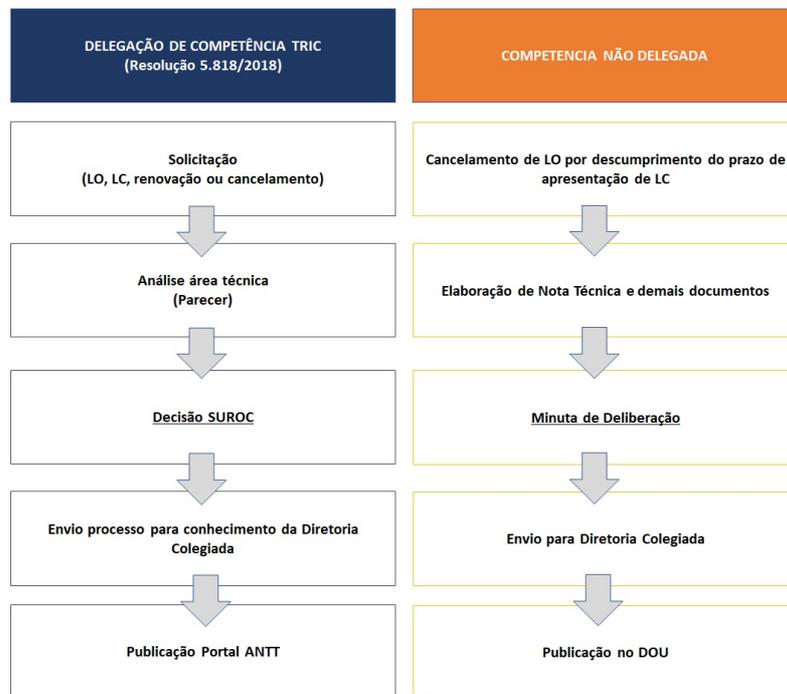


Figura 4: Delegação de competência quanto ao TRIC

Para se ter uma ideia, desde a publicação da Resolução ANTT nº 5.840/2019 foram canceladas 782 Licenças Originárias cujo tráfego não foi autorizado pelo país de destino dentro do prazo estabelecido (Quadro 2). Apesar de existir, via de regra, um processo de habilitação por transportador, devido ao quantitativo de Licenças, a área técnica optou pelo cancelamento em lote. Porém, no sistema SCF essa ação é feita manualmente assim como a desvinculação de cada veículo da frota.

Ato	Licenças canceladas*	Novas Licenças	Porcentagem %
Deliberação 498/2020	488	20	4,10%
Deliberação 051, 170 e 218 /2021	210	28	13,33%
Deliberação 237/2022	84	3	3,57%
Total	782	48	6,14%

*2 LOs Brasil/Peru

Quadro 2: Quantidade de Licenças Originárias canceladas de ofício de 2020 a 2022

Ademais das 782 Licenças canceladas, 48 novas outorgas com as mesmas características foram solicitadas pelos transportadores (6,14%), o que denota a intenção desses transportadores em dar seguimento ao processo de obtenção de autorização de tráfego para entrar efetivamente no mercado de transporte rodoviário de cargas entre Brasil e Peru. Assim, verifica-se que ação regulatória de cancelamento, a qual implica o acréscimo da carga de trabalho em decorrência da necessidade de acompanhamento de prazos e da instrução de processos, tem o potencial de gerar ulterior retrabalho, na medida em que os transportadores podem apresentar novos requerimentos de conteúdo idêntico.

Sobre o tema de cancelamento, foi apresentada uma contribuição na Tomada de Subsídio nº 05/2022 (Quadro 2), no sentido de acrescentar a medida de suspensão por 180 dias antes do cancelamento de Licença Originária fundamentada na justificativa de que permitir a "regularização por parte do transportador, sem que seja necessária a abertura de novo processo para obtenção da autorização ou permitirá que este mesmo requereria seu cancelamento."

Assim, a Figura 5 apresenta a árvore do Problema 3:

Causa	Problema	Consequência
A medida de cancelamento não tem efeito A delegação de competência não inclui o cancelamento de ofício de Licença	<i>O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia interna</i>	Aumento da burocracia interna Demora na liberação de cota de habilitação pa Peru Custos adicionais para a solicitação de nova Lic Originária

Figura 5: Árvore de Problema 3

Problema 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro

Inicialmente, é importante esclarecer que o transporte rodoviário internacional de cargas entre dois países ocorre mediante tráfego direto de um país a outro ou via trânsito de passagem por terceiro país. Como é o caso dos veículos que transportam carga entre o Paraguai e o Uruguai (e vice-versa), que têm necessariamente que transpor o território brasileiro devido à localização geográfica. Existe também o trânsito (passagem) pelo território do Brasil por opção do operador de transporte em função do custo logístico como é o caso do transporte entre Peru e Bolívia, Argentina e Paraguai assim como Argentina e Uruguai.

Sobre esse aspecto, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 5993/2021/COTIM/GERAR/SUROC/DIR diz que apesar de não haver previsão na Resolução ANTT nº 5.840/2019, a ANTT autoriza o trânsito pelo território nacional por meio de um COMUNICADO GERAR/SUROC, mediante resposta a correspondência encaminhada

diretamente pelo Organismo estrangeiro competente. Assim, um levantamento realizado no SEI mostrou que, desde de 2019, foram emitidas, em média, 15 autorizações dessa natureza por ano.

Por sua vez, contribuição recebida por meio da Tomada de Subsídio 005/2022 (Quadro 21) sugere a implementação da Licença Complementar de Trânsito, citando como exemplo o caso de prestação de serviço de transporte entre Paraguai e Uruguai quando há a passagem pelo Brasil.

Nesse cenário, a revisão dos Acordos vigentes mostrou que apenas o ATIT, internalizado pelo Decreto nº 99.704/90, faz menção expressa à autorização a ser concedida pelo país de trânsito:

"Art. 19. Para efeito do presente Capítulo, entende-se por:

(...)

14. Licença complementar: autorização concedida pelo país de destino ou de trânsito à empresa que possui licença originária.

(...)

Art. 21. Cada país signatário outorgará as licenças originárias e complementares para a realização de transporte bilateral ou em trânsito dentro dos limites do seu território. As exigências, termos de validade e condições destas licenças serão as indicadas nas disposições do presente Acordo."

(...)

Art. 24.

1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição do documento de idoneidade que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do

Apêndice 2, unicamente os documentos seguintes:

a) Documento de idoneidade bilíngüe que comprove a licença originária; e

b) Prova da designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

2. Tratando-se de autorização de trânsito, exigir-se-á da empresa que apresente ao Organismo Nacional Competente do país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a licença originária."

Conforme pode ser verificado no trecho transcrito acima, o mencionado Acordo define a Licença Complementar de Trânsito e estabelece o procedimento a ser adotado pelo transportador para requerer a outorga junto ao Organismo do país transitado.

A Figura 6 apresenta a situação atual e como será o procedimento de outorga de Licença Complementar de Trânsito.

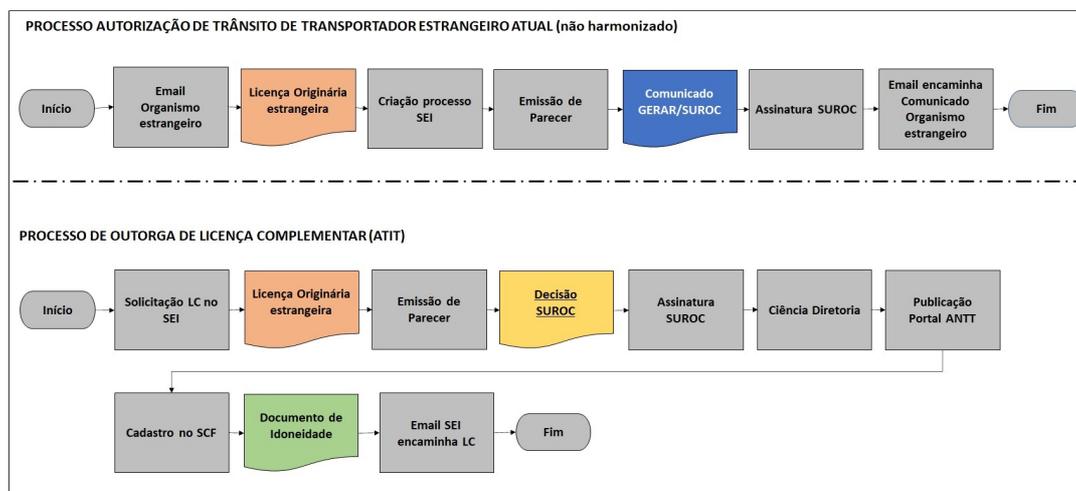


Figura 6: Processo autorização de transito atual x Outorga de Licença Complementar (de Trânsito)

Portanto, ficam evidenciadas a falta de harmonização normativa (Resolução ANTT nº 5.840/2019) e a impropriedade do tipo documento emitido pela ANTT para a complementação do trânsito frente à previsão do ATIT.

Diante disso, a Figura 7 apresenta a árvore do Problema 4:

Causa	PROBLEMA	Consequência
Falta de harmonização documental e normativa com o ATIT Falta de transparência de informações para o transportador estrangeiro	Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro	Equívoco de interpretação do inciso 2 do art. 24 do ATIT (Decreto nº 99.704/90) Manutenção da prática de emissão de Autorização de Trânsito por transportador estrangeiro

Figura 7: Árvore de Problema 4

Problema 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru

A habilitação de veículos é feita, em um primeiro momento, quando da emissão da Licença Originária vez que a relação de frota é documento anexo ao Documento de Idoneidade (documento bilíngüe), conforme previstos nos acordos internacionais. Posteriormente, após a autorização de tráfego que se dá com a

apresentação pelo transportador da Licença Complementar obtida junto ao Organismo competente do país de destino, ocorre de forma recorrente a modificação de frota (inclusão/exclusão) dadas as necessidades de adequação ao perfil da demanda e à estratégia de gestão de frota adotada pelo transportador.

No contexto do regime de fila de espera de habilitação de veículos para o Peru, a Resolução 5.583/2017 estabelece que "qualquer solicitação de habilitação ou de modificação de frota, que supere a quantidade de cotas disponíveis na data da análise do novo requerimento, aguardará em fila até que haja disponibilidade de novas cotas". Porém, com o início da formação da fila de espera no final de 2020 (ARR SEI 14936837), a partir de questionamento do setor foi feita consulta à Procuradoria que esclareceu que a solicitação de exclusão e inclusão concomitante (substituição) de veículos com a mesma capacidade de carga em Licença Originária para o Peru é permitida sem que implique a entrada na fila de espera (Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, de 07 de outubro de 2021 - SEI 8369672).

Complementarmente, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 5993/2021/COTIM/GERAR/SUROC/DIR (SEI 8505861), esclareceu que a solicitação de exclusão e inclusão de veículos com capacidade inferior gera a disponibilização de cota para fins de atendimento de solicitações que aguardam na fila de espera publicada no Portal da ANTT.

Nesse contexto, o setor reforçou na Tomada de Subsídio 005/2022 (Quadro 21) a necessidade de "registrar o entendimento de que a substituição de veículos, não será considerada como uma modificação de frota, respeitando a capacidade de carga da transportadora".

Além disso, a própria ARR sugeriu a incorporação da sistemática completa da fila de espera para habilitação de veículos para formalizar os procedimentos adotados e dar transparência ao procedimento para os transportadores envolvidos.

Assim, a Figura 8 apresenta a árvore do Problema 5:

Causa	PROBLEMA	Consequência
Mapeamento incompleto das situações de modificação de frota possíveis	<i>Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru</i>	Divergência de interpretação pela área técnica Consulta à PF-ANTT para firmar entendimento Incerteza quanto às solicitações de modificação de frota

Figura 8: Árvore de Problema 5

Problema 6: Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro

Dentre os Acordos vigentes, somente o ATIT traz alguma previsão sobre a temática. Especificamente no Apêndice 5 do referido Acordo, consta o procedimento para a concessão de autorização ocasional de transporte de carga por rodovia:

"APÊNDICE 5

Procedimento para a concessão de autorização ocasional de transporte de carga por rodovia

1. A autoridade competente do país a cuja jurisdição pertença a empresa solicitará a concordância do país de destino (e de trânsito, se for o caso) para a concessão de autorização ocasional, indicando:

Nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional.

Nome ou razão social do proprietário do veículo.

Origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como no regresso.

Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como no regresso).

Tipo de veículo, número de chassis e número de licença (placa).

Vigência da licença (que não poderá ser maior que 6 meses).

Quantidade aproximada de viagens a serem realizadas.

2. Obtida a concordância, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, do qual constará as informações supramencionadas.

3. Caso seja acordado bilateral ou multilateralmente, a concordância do país de destino mencionado no item nº 1 poderá ser dispensada.

Nessa circunstância, o país de origem comunicará ao de destino (e de trânsito, se cabível) a autorização concedida, e expedirá à empresa o documento correspondente.

Em ambos os casos, deverão ser prestadas as informações de que trata o item nº 1."

Do trecho transcrito, constata-se que, no caso de autorização de viagem ocasional concedida pelo país de origem, a concordância do país de destino e de trânsito (quando for o caso) pode ser dispensada mediante acordos entre as partes. Apesar disso, não se verifica na Resolução ANTT nº 5.840/2019 qualquer referência a esse tipo de anuência e qual o procedimento adotado no Brasil.

Porém, conforme levantamento realizado junto à área técnica, em complementação à NOTA TÉCNICA SEI Nº 1185/2022/COTIM/GERAR/SUROC/DIR, os Organismos competentes, incluindo a ANTT, adotam o procedimento de enviar por e-mail as autorizações de viagem ocasional e de carga própria. Internamente, o documento recebido é registrado no SEI e submetido à análise quanto à aderência aos requisitos acordados para transporte ocasional e, posterior a emissão de manifestação (COMUNICADO GERAR/SUROC) acerca da concordância ou não com os termos das operações descritas e transmissão, por e-mail, ao Organismo de origem.

Na prática, o procedimento adotado diverge daquele previsto no ATIT porque não envolve a participação do transportador. Além disso, ao contrário do que ocorre com a viagem ocasional nacional em que é possível realizar a consulta de informações mais detalhadas, no Portal da ANTT em <https://appweb1.antt.gov.br/scff/conPlaca.asp> ou no módulo Postos de Fronteira do SCF, as informações estão restritas aos processos criados no SEI.

A inexistência de informação de fácil acesso sobre o procedimento atual gera dúvida por parte do transportador estrangeiro apresentada na Ouvidoria (Mensagem 7162524, SEI 9929121) e por e-mail encaminhado para a área técnica. Além disso, já foi registrado questionamento informal por parte da Receita Federal do Brasil - RFB, que por meio de Acordo de Cooperação Técnica (ACT), tem acesso ao módulo Postos de Fronteira do SCF.

É importante enfatizar que a falta de visibilidade quanto à autorização de Viagem Ocasional estrangeira acaba ainda por negligenciar a contabilização do esforço operacional e os custos decorrentes. Para se ter uma ideia, em 2022, 58 processos administrativos foram criados e analisados.

Além disso, deve-se ter em conta o princípio da publicidade administrativa em que é dever estatal promover amplo e livre acesso à informação como condição necessária ao conhecimento, à participação e ao controle da administração.

Assim, a Figura 9 apresenta a árvore do Problema 6:

Causa	PROBLEMA	Consequência

Interpretação equivocada sobre a necessidade de publicação de procedimentos adotados apenas entre os países e sem a intervenção do transportador	<i>Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro</i>	Falta de publicidade e transparência
--	--	--------------------------------------

Figura 9: Árvore de Problema 6

Problema 7: Falta de transparência quando à habilitação de veículo de apoio operacional

A NOTA TÉCNICA SEI Nº 1185/2022/COTIM/GERAR/SUROC/DIR apontou que não há regulamentação sobre as condições para habilitação desse tipo de veículo do tipo VAO (veículo de apoio operacional), que está definido no item 11 do Art. 19 do Decreto nº 99.704/90 (ATIT):

"Art. 19 (...)

11. Veículos e equipamentos de apoio operacional: são aqueles que se utilizam exclusivamente para executar tarefas auxiliares do transporte internacional com proibição de realizar este tipo de transporte, tais como: veículos de socorro, guindastes, empilhadeiras, esteiras transportadoras e outros similares."

Porém, esse tipo de equipamento tem sido habilitado tanto pelo Brasil quanto pelos demais países, inclusive quando se trata de veículo de carga abaixo de 8 toneladas, capacidade mínima definida na Resolução GMC 26/2011, que define a capacidade padrão de veículos destinados a serem habilitados para a prestação regular de serviço de transporte de cargas. Um levantamento feito no Sistema de Controle de Frotas (SCF) mostrou que já foram cadastrados 648 placas como veículo de apoio operacional e desse montante 128 estão habilitados, ou seja, aptos a operar.

No entanto, a ausência de previsão regulatória sobre o tema pode induzir o transportador à interpretação de que não é possível a habilitação de veículo que não tenha a destinação de prestação de serviço de transporte de carga e, por outro lado, de certa forma, privilegia aqueles transportadores mais atentos às instruções sobre procedimentos disponíveis no Portal da ANTT uma vez que a Resolução ANTT nº 5.840/2019 não aborda o assunto.

Assim, a Figura 10 apresenta a árvore do Problema 7:

Causa	PROBLEMA	Consequência
Deficiência na etapa de revisão normativa e no processo de validação da regulação pela área técnica	<i>Falta de transparência quando à habilitação de veículo de apoio operacional</i>	Regulação deficitária Falta de transparência para o transportador estrangeiro Falta de clareza para área de fiscalização

Figura 10: Árvore de Problema 7

Problema 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira

A *Apostille* ou em português *Apostila* é um certificado de autenticidade de documentos estrangeiros emitidos por países signatários da Convenção da Haia atualmente exigido para o caso de apresentação de Licença Originária emitida por Organismo estrangeiro competente quando da solicitação de Licença Complementar junto à ANTT, cuja exigência expressa está prevista no inciso I do § 1º do art 22 da Resolução ANTT nº 5.840/19. Além disso, sabe-se que a mesma exigência é feita pelos demais países, em relação à Licença Originária emitida pelo Brasil, o que implica, necessariamente custos adicionais para os transportadores de diversas nacionalidades.

A dispensa de apostilamento de Licença Originária estrangeira foi tema de contribuição na Tomada de Subsídio nº 05/2022 e pela própria ASINT (Despacho 10029941), que argumenta que o assunto está sendo bastante discutido no SGT nº 5 "Transportes" - Mercosul e internamente, cujos registros constam do processo SEI nº 50500.084809/2021-56.

No referido processo consta a NOTA n. 00515/2021/PF-ANTT/PGF/AGU que expõe o seguinte entendimento de "não pode ser dispensada a exigência do apostilamento das licenças originárias, por previsão expressa na Resolução ANTT nº 5.840/2019 - que se aplica de forma direta ao transporte de cargas e, por analogia, ao transporte de passageiros - ressalvada a possibilidade de alteração regulatória ou celebração de acordo entre dois ou mais Estados contratantes, nos termos do art. 3º da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros" (Decreto nº 8.660/2016).

Diante disso, o problema regulatório pode ser representado conforme a Figura 11.

Causa	PROBLEMA	Consequência
Previsão expressa na regulação nacional da exigência do apostilamento das licenças originárias estrangeiras	<i>Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira</i>	Manutenção dos custos burocráticos que podem ser suprimidos com uso de tecnologia

Figura 11: Árvore de Problema 8

Problema 9: Desatualização da cobrança dos emolumentos

A cobrança de emolumentos para o TRIC foi instituída pela primeira vez pela Resolução nº 161, de 29 de janeiro de 2003, atualmente, está prevista na Resolução 5.840/2019, que diz que:

"Art. 33 Os emolumentos serão devidos em razão de ato requerido à ANTT, conforme Anexo desta Resolução, e o respectivo comprovante de pagamento deverá ser anexado ao requerimento, quando for o caso.

Parágrafo único. Os emolumentos de que trata o caput serão atualizados anualmente, por ato da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA.

Art. 34 O recolhimento dos emolumentos deverá ser feito mediante pagamento, no Banco do Brasil, de Guia de Recolhimento da União - GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na internet (www.antt.gov.br)."

A partir do trecho transcrito, constata-se que os valores inicialmente estipulados devem ser atualizados anualmente conforme IPCA. Nesse sentido, atualmente, estão em vigor os valores reajustados que constam da [Portaria SUROC 207, de 19 de junho de 2022](#):

TRANSPORTADOR	SOLICITAÇÃO	VALOR (R\$)
Brasileiro	Licença Originária (empresas nacionais)	451,35
	Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais)	256,18
	Autorização de Trânsito	60,99
	Autorização de transporte rodoviário internacional de carga própria	256,18
	Modificação de frota (empresas nacionais)	182,98
Estrangeiro	Licença Complementar (empresas estrangeiras)	451,35
Ambos	Relação de frota (Modelo A)	60,99
Ambos	Renovação de Licença	365,80
Ambos	Segunda Via de Licenças	231,78

Tabela 1: Valores dos emolumentos ([Portaria SUROC 207, de 1º de junho de 2022](#))

No que diz respeito à cobrança de emolumentos, o Plano de Projeto SEI 14983295 diz que os parâmetros utilizados na metodologia de cálculo de custos foram afetados com a introdução de novas tecnologias para o trâmite de documentação, além de novas realidades na execução dos serviços.

A metodologia desenvolvida para o cálculo dos emolumentos assim com as memórias dos cálculos efetuados à época constam da Nota Técnica SUROC nº 4/2017 (processo 50500.138512/2015-70, fls 209 a 228) que consideram gastos efetivos (custo direto de pessoal, custo indireto de pessoal - gerencial, gastos Instalação física) e gastos potenciais (custos com processamento de multas, custos com postagem de multas, custos com cobranças judiciais).

Por sua vez, pode-se dizer que a introdução de novas tecnologias a que se refere o Plano de Projeto SEI 14983295 envolve a implantação do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, instituído pela [Portaria nº 70, de 12 de março de 2019](#) como o sistema oficial de processo eletrônico administrativo da Agência Nacional de Transportes Terrestres, logo após a publicação da Resolução ANTT 5.840/2019. Além disso, foi efetivada a integração do Sistema de Controle de Frotas - SCF com o Sistema do RNTRC, que propicia a importação dos dados dos veículos do banco de dados do RNTRC para o referido Sistema, ou seja, o cadastro de veículos passou a ser criado automaticamente. Nesse interim, foi implementado outro sistema de peticionamento eletrônico por meio do Portal GOV.BR para as solicitações de modificação de frota e viagem ocasional, ambas para transportadores nacionais.

Portanto, constata-se que os valores atuais estão dissociados da realidade operacional atual. Diante desse cenário, a Figura 12 apresenta a árvore do problema.

Causa	PROBLEMA	Consequência
Custos calculados com base em procedimentos manuais de peticionamento e de análise de documentos/informações	<i>Desatualização da cobrança dos emolumentos</i>	Valores incompatíveis com os custos atuais de processamento Maior custo regulatório Maior impacto de custos para o transportador brasileiro

Figura 12: Árvore de Problema 9

4. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

De forma geral, os principais agentes afetados pelos problemas identificados são:

- Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Transportadores nacionais (habilitados e os potenciais entrantes);
- Embarcadores;
- Transportadores estrangeiros;
- Organismos estrangeiros competentes de aplicação dos Acordos de transporte terrestre;
- Outros órgãos relacionados ao comércio internacional como a Receita Federal do Brasil, e
- Sociedade civil interessada como instituições de ensino e pesquisa.

Para facilitar o entendimento, a identificação dos agentes internos e externos afetados direta ou indiretamente bem como a extensão dos efeitos estão apresentados por problema regulatório identificado no Quadro 2.

Problema regulatório	Atores internos	Atores externos	Observação
1 - Existência de ações regulatórias relacionados ao TRIC nas Resoluções ANTT 5.583/2017 e 5.840/2019	ANTT	-Transportadores nacionais (habilitados e novos entrantes) e de carga própria; -Transportadores estrangeiros; -Embarcadores Sociedade.	Interno e externo: A multiplicidade de fontes de informação dificulta acesso completo aos requisitos para obtenção e manutenção de habilitação
2 - Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo	ANTT	- Transportadores nacionais e - Sociedade	Externo: Interpretações equivocadas acerca da regulação em vigor
3 - O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença	ANTT	Transportadores habilitados	Excesso de burocracia interna e aumento dos custos dos

Problema regulatório	Atores internos	Atores externos	Observação
Complementar correspondente gera excesso de burocracia			transportadores que desejam retomar a habilitação para o TRIC
4 - Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro	ANTT	- Transportadores estrangeiros - Receita Federal Brasil - Organismo estrangeiro - Sociedade	Interno: Pelo princípio da liberdade de trânsito internacional, somente pode haver fiscalização simplificada por parte da aduana. Dificuldade de fiscalização Externo: Necessidade de adequação ao documento internacionalmente instituído
5 - Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru	ANTT	Transportadores nacionais habilitados e novos entrantes	Externo: Equívoco nas solicitações gerando custos e até mesmo redução da frota habilitada
6 - Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro	ANTT	-Transportadores estrangeiros - RFB - Sociedade - Organismo estrangeiro	Externo: Inexistência de informação para o transportador estrangeiro e, conseqüente, dificuldade de fiscalização pela RFB
7 - Falta de transparência quanto à habilitação de veículo de apoio operacional	ANTT	- Transportadores brasileiros habilitados - Transportadores de carga própria	-
8 - Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira	-	- Transportadores brasileiros e estrangeiros - Organismos estrangeiros de aplicação dos Acordos de transporte terrestre	-
9 - Desatualização da cobrança dos emolumentos	ANTT	-Transportadores nacionais (habilitados e novos entrantes) e de carga própria; -Transportadores estrangeiros;	-

Quadro 3: Relação entre os problemas e atores afetados

5. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A Lei 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, prevê as atribuições gerais e específicas para a Agência em relação ao transporte internacional:

"Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

[...]

V - habilitar o transportador internacional de carga;

[...]

Art. 32. As Agências acompanharão as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 2º Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

[...]

Art. 46. As autorizações para prestação de serviços de transporte internacional de cargas obedecerão ao disposto nos tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que o Brasil é signatário, nos acordos entre os respectivos países e nas regulamentações complementares das Agências."

No âmbito da ANTT, o Art. 34 da Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022, estabelece as competências da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC quanto ao TRIC:

Art. 34. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete

[...]

V - propor a habilitação e registrar:

[...]

b) o transportador rodoviário internacional de cargas;

[...]

VII - propor regulamentação:

a) aos serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas;

[...]

VIII - propor medidas que visem assegurar a competitividade dos serviços de transporte rodoviário de cargas;

[...]

XI - atuar nas questões relativas ao transporte internacional rodoviário e multimodal de cargas.

Por sua vez, a estrutura organizacional da SUROC, definida na Resolução ANTT nº 5.977, de 7 de abril de 2022, conta com a Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - GERET para a proposição de regulamentação acerca do transporte rodoviário internacional de cargas.

Art. 27. A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas possui a seguinte estrutura:

[...]

II - Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, à qual compete:

[...]

b) propor regulamentações:

1. aos serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas;

Portanto, a ANTT é organismo nacional competente de aplicação dos acordos internacionais de transporte rodoviário terrestre, não existindo outras instituições governamentais com competências concorrentes ou complementares.

6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

O objetivo geral da revisão da regulação do TRIC é atualizar a regulamentação existente nas Resoluções ANTT nºs 5.583/17 e 5.840/19 quanto às prescrições internacionais, inclusive aquelas publicadas durante a vigência das referidas normas além de promover adequações e melhorias identificadas tanto internamente quanto pelo setor.

Importa destacar que os objetivos pretendidos estão alinhados com o objetivo estratégico da ANTT de "Aperfeiçoar processos, normativos e marco regulatório, com base em evidências, no uso intensivo de tecnologia da informação e na participação social" (OPG2) e de certa forma concorre para "Garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação" (R2).

Como objetivos específicos, podem ser citados:

- Atualizar a regulação quanto aos acordos internacionais vigentes;
- Revisar a cobrança de emolumentos;
- Ajustar as prescrições atuais do normativo relacionado à dinâmica da fila de solicitações de habilitações de veículos para o Peru, visando o melhor entendimento pelo setor regulado (Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (50500.089880/2021-25);
- Evidenciar a habilitação de veículo de apoio operacional;
- Elucidar os procedimentos adotados quanto à Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro;
- Estabelecer a outorga de Licença Complementar de Trânsito, promovendo a harmonização documental, e
- Flexibilizar a exigência de apostilamento do documento de Licença Originária estrangeira.

7. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DOS PROBLEMAS REGULATÓRIOS IDENTIFICADOS

Esta seção apresenta, as discussões que envolvem as alternativas de soluções levantadas para cada problema.

Problema 1: Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC

A Resolução ANTT nº 5.840/2019 reúne os requisitos previstos nos Acordos vigentes e os procedimentos a serem adotados para a obtenção da habilitação para o transporte internacional de cargas nas suas diversas modalidades e com relação à habilitação para o Peru (Licença Originária), há apenas a indicação de que o atendimento depende da existência de cotas disponíveis, negligenciando a existência da Resolução ANTT nº 5.583/2017 que trata especificamente do tema.

É importante considerar que a dificuldade de acesso à informação a todas as ações regulatórias envolvidas na habilitação para a prestação de serviço de transporte entre Brasil e Peru gera insegurança e acaba por exigir a contratação de representantes/despachantes experientes para efetuar as solicitações junto à ANTT. Além disso, a falta de conexão entre os normativos, se configura como uma barreira real para a entrada de novos transportadores no mercado.

Diante disso, são apresentadas as seguintes alternativas:

1. Manter a situação atual;
2. Unificar a regulação do TRIC.

Problema 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo

Conforme apresentado anteriormente, existem importantes temas pactuados bilateralmente por meio de troca de documentos entre os organismos competentes e que ainda não foram ratificados em Ata, por isso, não foram atualizados no normativo da ANTT, mas que já produzem efeitos práticos em termos de habilitação sem a devida transparência e publicidade. É o que ocorre com o entendimento entre Brasil e Peru sobre o aumento do limite de capacidade da frota para 65 mil toneladas (cota), assunto que deveria ter sido incorporado à Resolução 5.583/2017. Menciona-se ainda o acordo entre Brasil com a Argentina acerca da habilitação de veículos reboques de quatro eixos entre Brasil e Argentina, que deveria fazer parte da Resolução 5.840/2019 de forma análoga à limitação de idade de veículos para habilitação na ligação Brasil-Chile, § 4º do art. 6º:

"Art. 6º Para solicitar Licença Originária o requerente deverá apresentar requerimento, na forma estabelecida pela ANTT, firmado por seu representante legal, ou procurador, devidamente comprovado por seu respectivo instrumento de mandato, acompanhado dos seguintes documentos:

(...)

§ 4º Nos pedidos de Licença Originária para o Chile serão autorizados apenas os veículos com idade inferior a 28 anos, conforme acordado na XII Reunião Bilateral Chile - Brasil dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), internalizado pelo Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990".

Portanto, a regulação nacional está condicionada a esses ajustes advindos dos Acordos e, por isso, estariam sujeitas a alterações, permanentes ou transitórias, não pela sua impropriedade mas pela característica intrínseca da operação de transporte rodoviário internacional de cargas. Assim, para garantir informação

atualizada e de fácil acesso a Agência necessita avaliar o *trade-off* entre atualizar a regulação com a frequência com que os acordos são firmados e prover fonte única de informação ou estabelecer um procedimento alternativo de publicação de um compilado de Acordos em normativo complementar, criando uma fonte única de registro de informação.

Nesse contexto, é possível listar como alternativas dentro da esfera de competência da ANTT:

1. Manter a situação atual;
2. Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos deverão ser incluídos na regulação vigente;
3. Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos publicados após a vigência do normativo poderão ser publicados na forma estabelecida pela ANTT.

Problema 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia

A ação de cancelamento de Licença Originária em referência foi instituída, pela primeira vez, na Resolução ANTT nº 1.474/2006. Entretanto, não foi possível identificar no processo de revisão da referida Resolução se a ação foi implementada ao longo da vigência do normativo e se produziu efeitos negativos junto ao mercado ou internamente na ANTT.

Inicialmente, é importante ressaltar que a revisão dos Acordos sobre transporte rodoviário internacional de cargas, não apontou a previsão de cancelamento de Licença Originária para o caso em referência e não foi encontrado nenhum impedimento para que a Licença Complementar seja solicitada a qualquer tempo dentro do período de vigência da Licença Originária.

Nesse contexto, conforme mencionado anteriormente, a medida de cancelamento por não apresentação da Licença Complementar correspondente em até 300 dias da outorga de Licença Originária está prevista na Resolução ANTT nº 5.840/2019. Apesar de não estar dito expressamente, a ação não se aplica aos casos de renovação de Licença Originária em que a autorização do tráfego será restabelecida quando for reapresentada a Licença Complementar com prazo de vigência atualizado. Assim, nesse último caso é possível que a Licença Originária renovada caduque sem que tenha sido apresentada a sua "nova" complementação.

Em qualquer situação, não é possível a modificação de frota salvo em casos excepcionais analisados pela área técnica até que a Licença Complementar seja apresentada. Assim, nesse interim, os veículos permanecem cadastrados na frota apesar não estarem aptos para o transporte (tráfego não autorizado pelo destino). E essa capacidade de carga "potencial" é considerada no cômputo da capacidade da frota total habilitada para cada país.

Ocorre que, no caso do Peru, essa frota não operacional é considerada para o monitoramento quanto ao atendimento do limite de 65 mil toneladas para a frota total brasileira habilitada para aquele país. Por isso, a Resolução ANTT nº 5.583/2017, art. 2º, prevê que a transportadora que "tiver com Licença Complementar vencida por um período superior a 180 (cento e oitenta) dias terá a sua frota de veículos excluída do sistema na ligação Brasil - Peru". E uma vez sem frota, a Licença Originária é suspensa e, conseqüentemente, a situação do tráfego passa a ser "não autorizado". Portanto, até que o tráfego seja efetivamente autorizado pelos países envolvidos, a emissão de Licença Originária não produz efeitos práticos em termos de transporte.

Diante do exposto, emergem a seguintes alternativas no âmbito da regulação:

1. Manter a situação atual;
2. Restringir o prazo limite para apresentação de Licença Complementar apenas para a Licença Originária Brasil/Peru;
3. Deixar de prever o cancelamento de ofício Licença Originária cujo tráfego não foi autorizado pelo destino por meio da outorga de Licença Complementar; e
4. Prever a exclusão dos veículos da frota da Licença Originária Brasil/Peru que não apresente Licença Complementar dentro do prazo estabelecido de 180 dias (cento e oitenta).

Problema 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro

Conforme apresentado anteriormente, a outorga de Licença Complementar de Trânsito está prevista expressamente no inciso 2 do art. 24 do Decreto nº 99.704/90 (ATIT). Em relação aos demais Acordos, a autorização deve ser emitida conforme a legislação de cada país.

Por outro lado, o levantamento de normativas anteriores publicadas pela ANTT sobre o TRIC, mostrou que não há registro de que a Licença Complementar de Trânsito, tal como acordada internacionalmente, tenha sido implementada, a saber:

- Resolução ANTT nº 21, de 28 de maio de 2002;
- Resolução ANTT nº 363, de 26 de novembro de 2003;
- Resolução ANTT nº 1.474, de 31 de maio de 2006; e
- Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019.

Nesse contexto, são consideradas as seguintes alternativas:

- Manter a situação atual;
- Regulamentar o procedimento atual de Autorização de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil; e
- Estabelecer a outorga de Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil nos moldes previstos no ATIT.

Problema 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru

O questionamento do setor que culminou com a emissão de Parecer da PF-ANTT (SEI 8369672) evidencia que a regulação em torno da fila de espera de solicitações de habilitação de veículos brasileiros para a prestação de serviço de transporte de cargas entre Brasil e Peru não está suficientemente clara e, portanto, não é efetiva com relação ao tema de modificação de frota do tipo substituição de veículos.

Por sua vez, o estudo mais aprofundado apresentado no Relatório de ARR (SEI 14936837) mapeou os procedimentos adotados internamente para os disciplinamento da fila, que afetam diretamente os transportadores tanto os atuantes no mercado quanto os novos entrantes. Devido à complexidade e relevância do tema, o próprio Relatório recomenda que haja publicação dos critérios adotados na sistemática atual.

A partir desse contexto, formulam-se as seguintes alternativas:

1. Manter a situação atual;
2. Incorporar o conceito de substituição de frota (PARECER n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU);
3. Elucidar os procedimentos internos de formação da fila e o atendimento dos pedidos na fila (disciplina da fila).

Problema 6: Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro

O Brasil adota a prática de manifestar concordância ou não com a operação autorizada pela origem tendo como base os requisitos estabelecidos nos Acordos bilaterais. Porém, os procedimentos internos não estão regulamentados talvez porque não envolva solicitação externa pelo transportador, estando restrito a formalidades entre os Organismos do Brasil e do país de origem.

A Viagem Ocasional estrangeira é uma forma de prestação de serviço de transporte de importação e, por isso, forma parte das transações comerciais internacionais, assim como as operações de transporte de exportação (viagem ocasional nacional). Como organismo de aplicação dos Acordos Internacionais sobre transporte terrestre, a Agência deve sistematizar as informações das operações de transporte ocasionais que reúnem especificidades das cargas e/ou veículos.

Diante do exposto, vislumbram-se as seguintes possibilidades:

1. Manter a situação atual;
2. Estabelecer procedimento para transportadores estrangeiro apresentar a Viagem Ocasional e solicitar a autorização complementar, e
3. Prever a manifestação de anuência à Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro.

Problema 7: Falta de transparência quando à habilitação de veículo de apoio operacional

Nas operações de transporte rodoviário internacional de cargas, seja prestação de serviço (regular ou não), ou mesmo no transporte de carga própria, pode ser necessária a utilização de veículos que não seja necessariamente o transporte de cargas com o objetivo de auxiliar no transporte de alguma forma. Para tanto, esses equipamentos devem ser autorizados a transpor fronteira, porém, em nenhuma hipótese podem transportar carga.

Assim, considerando a importância de evidenciar a possibilidade de autorização desse tipo de veículo de apoio no TRIC, são apresentadas as seguintes alternativas:

1. manter a situação atual;
2. incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional na revisão da regulação do TRIC.

Problema 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira

A possibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira tem sido discutida no âmbito do Mercosul no SGT 5 - Subgrupo de Transporte e na Comissão de Acompanhamento do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) conhecida como Comissão do Art. 16 no âmbito da ALADI (Associação Latino-Americana de Integração). Em ambos fóruns, há consenso de que a dispensa seria possível desde que seja estabelecido mecanismo que possibilite a verificação de autenticidade entre os Organismo competentes.

Além da discussão multilateral, a NOTA n. 00515/2021/PF-ANTT/PGF/AGU apontou que, internamente, a dispensa é possível desde que haja alteração da regulação nesse sentido ou a celebração de acordo entre dois ou mais Estados contratantes, nos termos do art. 3º da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros.

Tendo em vista o exposto, podem-se considerar as seguintes possibilidades de ação:

1. manter a situação atual;
2. dispensar a apresentação de apostilamento de Licença Originária Estrangeira;
3. flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade.

Problema 9: Desatualização da cobrança de emolumentos

Conforme mencionado anteriormente, a metodologia para o cálculo dos emolumentos está prevista na Nota Técnica GERET/SUROC nº 04 de 15 de agosto de 2017 e desde a sua concepção houve mudanças importantes, sobretudo, em termos de implementação do processo eletrônico que trouxe benefícios no que diz respeito à redução de tempo, tanto para o requerente quanto para a equipe interna de processamento. Além disso, internamente, houve avanço para a integração das bases dados de veículos do Sistema do RNTRC e do Sistema do TRIC, que reduziu consideravelmente o tempo despendido na inclusão manual das informações quando da primeira habilitação do veículo no TRIC. Assim, a redução do tempo promoveu ganho de escala que de certa maneira pode ter afetado o resultado dos cálculos, caso não tenha havido alteração significativa nas demais componentes de custos avaliadas.

Porém, é importante mencionar a contribuição feita no âmbito da Tomada de Subsídio 005/2022 em que sugere-se a extinção da cobrança de emolumento em caso de requerimentos em sistema eletrônico, fazendo analogia à inexistência de qualquer tipo de cobrança no caso do RNTRC Digital. Pelo referido sistema, pela internet, o transportador realiza o seu próprio cadastro, além do gerenciamento de frota, atualização cadastral, revalidação e emissão de documentos referentes ao registro nacional.

Sobre a questão, em consonância com que prevê a Lei de Governo Digital, Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, verifica-se que está sendo desenvolvido um Sistema específico para o TRIC que envolverá diversas funcionalidades como o petiçãoamento de outorga Licenças (Originária e Complementar) e a automatização total de modificação de frota e da emissão dos demais documentos listados na Tabela 1, além do controle de requisitos e prazos de vigência. O Sistema completo é um projeto estruturante previsto no Plano Estratégico 2022-2025 (Deliberação 3.810, 15 de dezembro de 2022) e a etapa "Automatizar o processo de solicitação de Licença Originária no sistema TRIC" que inclui a modificação de frota está previsto como meta do PGA 2023.

Diante do esforço necessário para revisar a metodologia empregada e a eminente implementação do Sistema TRIC, a questão deve ser analisada de forma mais aprofundada para avaliar a conveniência e a oportunidade da dispensa da cobrança de emolumentos, conforme sugerido no processo de PPCS.

Dessa forma, vislumbram-se as seguintes alternativas regulatórias:

- manter a situação atual;
- atualizar os valores dos emolumentos, adaptando a metodologia atual;
- deixar de exigir a cobrança de emolumento.

8. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Nesta seção foram identificados os possíveis impactos positivos e negativos, desejáveis e indesejáveis, das alternativas de ação que foram elencadas na seção 7. E ainda foi analisado se as alternativas identificadas são capazes de gerar benefícios e ganhos superiores aos seus custos e desvantagens, considerando todos os atores impactados.

Considerando a natureza dos problemas e das alternativas levantadas, foi feita a análise qualitativa das vantagens e desvantagens, dos benefícios e custos, de cada uma dessas alternativas sobre cada um dos atores. E, na comparação dos impactos das opções não foi adotado, nesta AIR, nenhum dos métodos quantitativos elencados no art. 7º do Decreto nº 10.411, de 2020.

Pode-se dizer que, de uma forma geral, os problemas contemplam a adequação da regulação a ações já implementadas porque estão previstas em Acordos Internacionais e, naturalmente por isso, não há margem para uma multiplicidade de alternativas para promover a publicidade e a transparência. Assim, a comparação qualitativa dos impactos positivos e negativos, dos custos e benefícios, indica que, na maioria dos casos há claramente uma alternativa de ação superior às demais para atingir os objetivos desejados. E ainda conforme sugere o documento "Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR (Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]) a melhor alternativa pode não ser tão evidente e, por isso, o Relatório de AIR não precisa necessariamente apontar uma escolha, mas deve necessariamente apresentar uma comparação das alternativas analisadas, como é caso do problema 4.

Problema 1: Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC

O Quadro 3 apresenta os impactos associados à eventual implementação de cada alternativa de ação proposta.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade/ Embarcadores	Transportadores	ANTT	Sociedade/ Embarcadores	Transportadores	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Dificuldade de acesso à regulação precisa	- Dificuldade de acesso à regulação precisa - Custos adicionais em função de indeferimentos de solicitações	- Aumento de carga de trabalho de solicitação - Estoque regulatório - Prejuízo para a imagem
2. Unificar a regulação do TRIC	Maior clareza quanto à regulação existente	Maior clareza quanto à regulação existente	- Redução do estoque regulatório - Maior facilidade de monitoramento	Nenhum	Nenhum	Risco de não contemplar todas as regulatórias

Quadro 4: Impactos das alternativas de ação para o problema regulatório 1

A manutenção de dois normativos que tratam do tema de habilitação para o transporte internacional, e que, ainda não fazem referência entre si gera transtornos para o mercado, sobretudo, para os novos entrantes no mercado de transporte para o Peru. A dificuldade de acessar informação pode atingir também outros órgãos de governo e a sociedade, representada por instituições acadêmicas e de pesquisa, o que interfere negativamente na imagem e na percepção quanto à confiança institucional.

Por outro lado, a alternativa de apenas revisar as Resoluções ANTT nº 5.840/2019 e nº 5.583/2017, apesar de resolver a questão da imprecisão da regulação para os transportadores e a sociedade, ignora a oportunidade de redução de estoque regulatório como boa prática de gestão da qualidade normativa.

Portanto, fica evidente que a melhor proposta é a alternativa 2 de agregar os normativos que tratam do transporte rodoviário internacional de cargas, promovendo as adaptações e melhorias necessárias para prover ao mercado e à sociedade um regramento claro, completo e conciso, nos termos dos Acordos Internacionais vigentes e das recomendações apresentadas pelo Relatório de ARR SEI 14936837.

Problema 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo

Atualmente coexistem normas acerca da regulação do TRIC que estão dissociadas. Soma-se a isso o fato de que as informações de acordos não internalizados no normativo por falta de ratificação em Ata quando da realização de reunião bilateral são disponibilizados no Portal da ANTT nos documentos de instrução de solicitação de Licença Originária e modificação de frota, o que não é adequado sob o ponto de vista da regulação. Esse cenário gera impactos negativos tanto para a imagem institucional da ANTT como para o setor, conforme apresentado no Quadro 4.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade/ Embarcadores	Transportadores nacionais	ANTT	Sociedade/ Embarcadores	Transportadores nacionais	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	- Diminuição da confiança na instituição; - Dificuldade de obter informações sobre o setor.	- Falta de informação como barreira de entrada; - Multiplicidade de fontes de consulta; - Custos adicionais em função de indeferimentos de solicitações	- Regulação desatualizada incompleta; - Pluralidade de fonte de informação; - Falta de harmonização normativa; - Prejuízo para a imagem
2. Definir que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos deverão ser incluídos na regulação do TRIC	Melhora o acesso à informação	Melhora o acesso à informação	Melhoria da imagem institucional; Disposição para promover a transparência das informações dos acordos bilaterais	Nenhum	Desconfiança em relação à instituição em função de constantes alterações no mesmo normativo	Risco de alteração de regulação em função de acordos de caráter emergencial ou de curta vigência de curta c

3. Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos publicados após a vigência do normativo poderão ser publicados na forma estabelecida pela ANTT.	Reforça a confiança na instituição como órgão competente de aplicação do Acordos	Maior transparência quanto às informações do Acordos bilaterais Facilidade de entendimento da regulação do TRIC	Alinhamento parcial com compromisso a internalização Clareza acerca dos procedimentos de internalização a serem adotados Melhoria da regulação do TRIC	Nenhum	Nenhum	Nenhum
--	--	--	--	--------	--------	--------

Quadro 5: Impactos das alternativas de ação para o problema regulatório 2

Conforme pode ser observado, a melhor proposta é a alternativa 3 porque abarca todos os tipos de acordos bilaterais podendo haver incorporação na regulação e em outro ato da ANTT, como em Portaria nos casos em que não couber a alteração da Resolução. Essa flexibilização se faz necessária dada a variedade de tipo de Acordos que podem ser firmados durante a vigência do novo normativo.

Problema 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia

O Quadro 5 apresenta os impactos das alternativas elencadas que devem ser levados em consideração na identificação da melhor proposta para o problema em referência.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedades	Transportadores nacionais	ANTT	Sociedade	Transportadores nacionais	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Imagem institucional	Controle do prazo limite Custo adicional de nova solicitação de outorga	Monitoramento contínuo do prazo de apresentação de LC Manutenção da burocracia de cancelamento Retrabalho para novas outorgas de Licença canceladas
2. Restringir o prazo limite de cancelamento apenas para a Licença Originária Brasil/Peru cujo tráfego não foi autorizado	Nenhum	Beneficiaria as empresas que possuem LO para outros países que passariam a ter na prática o período de vigência da LO para apresenta a LC	Dispensa de monitoramento e de procedimento de processo de cancelamento de LOs com exceção daquelas emitidas para o transporte entre Brasil/Peru	Nenhum	Impossibilidade de renovar as Licenças que não para o Peru após a caducidade, implicando em necessidade de cancelamento e solicitação de nova LO.	Com exceção das LOs para o Peru, haverá o risco de LO caducar e não ser apresentada LC, requisito para a autorização de tráfego
3. Deixar de prever o cancelamento de ofício de Licença Originária cujo tráfego não foi autorizado pelo destino por meio da outorga de Licença Complementar	Melhoria da imagem institucional quanto à melhoria regulatória	O prazo seria equivalente ao tempo da vigência da LO para apresentar a LC	Eliminação de burocracia desnecessária Racionalização do uso de força de trabalho	Nenhum	Impossibilidade de renovar as Licenças após a caducidade, implicando em necessidade de cancelamento e solicitação de nova LO.	Risco de LO caducar e não ser apresentada LC, requisito para a autorização de tráfego
4. Prever a previsão de exclusão dos veículos da frota da Licença Originária Brasil/Peru que não apresente Licença Complementar dentro do prazo estabelecido de 180 dias (cento e oitenta)	Melhoria da imagem institucional	Maior facilidade para contabilização do prazo Substituição da medida de cancelamento por suspensão (dosimetria)	Melhoria regulatória Maior transparência dos critérios da gestão da fila de habilitação para o Peru	Nenhum	Redução do prazo para apresentação de LC de 300 dias para 180 dias	Monitoramento do prazo

Quadro 6: Impactos das alternativas de ação para o problema regulatório 3

A manutenção da ação regulatória de cancelamento de Licença Originária não se mostra viável uma vez que os estudos apresentados no item 3, confirmam que a regulação do tema gera burocracia desnecessária que não pode ser negligenciada.

Porém, é importante ter em conta que sem a ação de cancelamento poderá ocorrer a caducidade da Licença Originária sem que o tráfego tenha sido efetivamente autorizado e, nesse caso, os veículos permaneçam durante todo o período cadastrados na frota da ligação (Licença Originária). Em se tratando da ligação Brasil-Peru, a capacidade dessa frota inoperante é contabilizada no cálculo de capacidade total cujo limite permitido é 65 mil conforme acordo com aquele país.

Por outro lado, a alternativa de restringir a ação de cancelamento apenas para a ligação Brasil-Peru é ineficiente uma vez que a aplicação da medida se mostrou burocrática e sem efeitos práticos positivos.

Assim, a proposta mais ajustada em termos de benefícios seria extinguir a hipótese de cancelamento e estabelecer, por analogia ao que prevê a regulação atual para a ligação Brasil/Peru (Resolução 5583/2017), estabelecer o prazo de 180 dias para apresentação de Licença Complementar ou de sua renovação, sob pena de exclusão de veículos da frota.

Problema 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro

Nesse contexto, o Quadro 6 resume de forma estruturada os impactos de cada alternativa proposta para solucionar o problema 4 em referência.

Alternativa	Impactos positivos				Impactos negativos			
	Sociedade	Empresas estrangeiras	Organismos estrangeiros	ANTT	Sociedade	Empresas estrangeiras	Organismos Estrangeiros	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Ausência de tramitação junto à ANTT	Manutenção da rotina administrativa entre Organismos	Manutenção da rotina administrativa entre Organismos	Regulação incompleta Falta de transparência	Falta de transparência	Manutenção de imagem negativa pela falta de harmonização de documentos acordos	Comprometimento com a qualidade da regulação
2. Estabelecer a Autorização de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil	Maior transparência	Maior transparência Facilidade de acesso à informação	Manutenção da rotina administrativa entre Organismos	Alinhamento entre o texto regulatório e os processos administrativos	Imagem negativa quanto à falta de alinhamento com o acordado	Ausência de harmonização com acordos internacionais	Manutenção de imagem negativa pela falta de harmonização de documentos acordos	Maior exposição com a formalização da decisão da divergência com os termos acordados
3. Estabelecer a outorga de Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil nos moldes previstos no ATIT.	Regulação alinhada com os termos acordados	Regulação alinhada com os termos acordados Impacto positivo quanto à imagem e confiança na instituição	Maior transparência quantos aos procedimentos Melhora na imagem pelo alinhamento com acordos internacionais	Aumento da qualidade da regulação Comprometimento com a harmonização	Aumento de custo para solicitação de outorga de LC de trânsito Aumento do tempo para obtenção da outorga	Maior tempo de atendimento para a outorga Aumento do	Aumento do número de processos de outorga encaminhados à da Diretoria Colegiada pela formalização de processos de outorga de Licença Complementar	Nenhum

Quadro 7: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 4

Como signatário do ATIT, o Brasil deve envidar esforço contínuo de harmonização normativa que além de ser recomendado para a facilitação de trânsito internacional contribui para o fortalecimento da imagem institucional da Agência como Organismo de aplicação do referido Acordo frente aos países-membros da ALADI. Por isso, não é recomendável manter a situação atual (alternativa 1) ou mesmo dar visibilidade ao procedimento atual adotado que vai de encontro à prescrição internacional (alternativa 2).

Por conseguinte, a harmonização implica estabelecer os requisitos necessários para implementar a solicitação de outorga Licença Complementar de Trânsito como a constituição de um representante no país para a tramitação do processo administrativo junto à área técnica bem como os desdobramentos operacionais em consonância com a delegação de competência para a outorga de Licença Complementar prevista na Resolução ANTT nº 5.818/18, conforme o fluxo apresentado na Figura 4.

Problema 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru

O Quadro 7 apresenta os impactos identificados para cada uma das três propostas de ação elaboradas.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade	Empresas	ANTT	Sociedade	Empresas	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Regulação incompleta	Dificuldade de obter informação	Regulação aberta à interpretação

2. Incorporar o conceito de substituição de frota (PARECER n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU)	Maior clareza	Maior clareza e transparência	Melhoria da qualidade da regulação	Nenhum	Nenhum	Nenhum
3. Elucidar os procedimentos internos de formação da fila e o atendimento dos pedidos na fila (disciplina da fila);	Acuracidade da informação disponibilizada	Clareza acerca dos procedimentos da fila	Fortalecimento da imagem instituição Maior transparência para o setor regulado	Nenhum	Nenhum	Nenhum

Quadro 8: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 5

A alternativa de manter a situação de não alteração da regulação frente às necessidades de esclarecimentos sobre a substituição de veículos já habilitados para o Peru apresentada pelo setor e dos procedimentos que envolvem a inclusão e exclusão de processos da fila de solicitações que aguardam liberação de tonelagem para habilitação de novos veículos para aquele país ofende o princípio da disponibilização de informações com clareza e objetividade para que se possa reforçar o controle e a participação democrática da administração.

Portanto, com o objetivo de garantir a eficácia do texto regulatório e promover a transparência ativa, a melhor opção é a combinação das alternativas 2 e 3.

Problema 6: Falta de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro

O Quadro 8 apresenta os Impactos das propostas elencadas para a solução do problema 6.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade	Empresas	ANTT	Sociedade	Empresas	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Ausência de informação	Ausência de informação	Falta de transparência
2. Estabelecer procedimento para transportadores estrangeiro apresentar a Viagem Ocasional e solicitar a autorização complementar,	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Aumento de burocracia	Aumento de custo	Criação de burocracia e geração de custo para o setor
3. Estabelecer a manifestação de anuência à Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro.	Disponibilidade de dados sobre o setor	Clareza quanto aos procedimentos Redução do tempo parado para verificação de documentos	Melhoria da qualidade da regulação Harmonização normativa Modernização de procedimentos Transparência	Nenhum	Nenhum	Nenhum

Quadro 9: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 6

Conforme pode ser verificado a partir do Quadro 8 a opção de manter a situação atual e não dar visibilidade à Autorização de Viagem Ocasional estrangeira na regulação do TRIC se mostra desfavorável vez que a administração pública deve dar publicidade e conhecimento a cerca dos seus atos pelos meios adequados. Além disso, como órgão ligado às transações de comércio internacional a Agência deve promover a harmonização normativa e a transparência dos procedimentos adotados acerca do atendimento das disposições previstas em Acordos Internacionais.

Por outro lado, alterar o procedimento e impor ao transportador estrangeiro a solicitação de manifestação de concordância do Brasil (alternativa 2) é uma forma de dar acesso ao transportador à resposta da autoridade brasileira, porém, gera impactos indesejáveis na medida em que implica na necessidade de constituição de representante legal no Brasil, configurando aumento de custo e burocracia.

Portanto, a alternativa favorável é a 3 porque proporciona inúmeros benefícios ao incorporar a ação regulatória nos moldes praticados atualmente no texto do ATIT. A partir dessa ação, a Agência terá a oportunidade de estruturar as informações das operações de transporte ocasional estrangeiras de forma que contribua para dimensionar e conhecer melhor o transporte de importação.

Problema 7: Falta de transparência quando à habilitação de veículo de apoio operacional

O Quadro 9 apresenta os Impactos das alternativas propostas para a indicadas para a solução do problema regulatório 7 em referência.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade	Empresas	ANTT	Sociedade	Empresas	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Comprometimento da imagem institucional	Regulação imprecisa Aumento de custo com contratação de serviço que poderia ser feito por veículo próprio	Regulação inconsistente com a prática Falta de clareza para a fiscalização
2. Incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional	Normativo claro e coerente com a prática	Maior clareza	Maior transparência Melhoria da regulação	Nenhum	Nenhum	Nenhum

Quadro 10: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 7

Com relação à alternativa 1, a omissão no texto da regulação atual induz à interpretação equivocada de que somente são habilitados para a prestação de serviço regular de transporte rodoviário internacional de cargas (Licença Originária) veículos ou composição de veículos de carga. Porém, conforme verificado no âmbito do ATIT, é possível a incorporação à frota de equipamentos de apoio operacional como veículos de socorro, guindastes, empilhadeiras, esteiras transportadoras e outros similares. Além desses, tem-se o entendimento, advindo da realidade operacional enfrentada pelo mercado, de que, mesmo veículo de carga com menos de 8 toneladas, valor de capacidade útil mínima estabelecida pela Resolução GMC 26/11, pode ser usado como apoio às operações e como tal não estão autorizados a transportar carga de terceiros.

Essa lacuna identificada na regulação traz impactos negativos à imagem da Agência e prejuízos ao mercado que necessita informação clara e precisa acerca das possibilidades quanto à composição da frota que propõe tanto à prestação de serviço a terceiros quanto para o suporte de suas operações.

Assim, fica evidente que a melhor proposta é incorporar ao texto normativo a possibilidade de habilitação de veículo de apoio operacional e os requisitos envolvidos (alternativa 2).

Problema 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira

O Quadro 3) lista os impactos das alternativas de ação indicadas para a solução do problema relacionado à dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade	Empresas	ANTT	Sociedade	Empresas	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Nenhum	Imagem negativa acerca	Manutenção de custo de apostilamento	Impossibilidade de firmar acordos bilaterais para a dispensa
2. Dispensar a apresentação de apostilamento de Licença Originária Estrangeira	Nenhum	Redução do custo associados com obtenção de Licença Complementar	Nenhum	Processo de habilitação não confiável	Nenhum	Dificuldade de verificar a autenticidade Aumento do risco de receber documentos falsificados
3. Flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade.	Melhoria da percepção do papel da ANTT quanto à simplificação	Redução do custo associados com obtenção de Licença Complementar	Simplificação administrativa Possibilidade real de negociações bilaterais	Nenhum	Nenhum	Nenhum

Quadro 11: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 8

A manutenção da previsão expressa da necessidade de apostilar o documento de Licença Originária estrangeira (alternativa 1) inviabiliza qualquer tentativa de Acordo com outros países, o que iria na contramão do movimento observado no âmbito do Mercosul (SGT 05) e da ALADI (Comissão de acompanhamento do ATIT) para a simplificação de procedimentos.

É importante observar que nos fóruns mencionados, a flexibilização está sempre condicionada à existência de mecanismos alternativos de verificação de autenticidade. Assim, a dispensa completa do apostilamento não faz parte das discussões atuais e, portanto, não configura uma alternativa viável no momento.

Dessa forma, a perspectiva de redução de custo para os transportadores com a simplificação de procedimentos por meio da troca de informações entre as autoridades dos países envolvidos são evidentes e suficientes para comprovar a efetividade da alternativa 3 e seu alinhamento com os objetivos estratégicos da Agência.

Problema 9: Desatualização da cobrança de emolumentos

O Quadro 11 apresenta os impactos decorrentes da implementação das alternativas indicadas para a mitigar o problema 9.

Alternativa	Impactos positivos			Impactos negativos		
	Sociedade	Empresas	ANTT	Sociedade	Empresas	ANTT
1. Manter a situação atual	Nenhum	Nenhum	Manutenção da fonte de receita	Imagem negativa	Manutenção dos valores desatualizados	Falta de disposição para a revisão de custos regulatórios Discriminação frente ao transporte internacional de passageiros
2. Atualizar os valores dos emolumentos, adaptando a metodologia atual	Garantia de racionalização dos valores cobrados	Redução do custo associados com obtenção de Licença Complementar	Racionalização dos emolumentos	Nenhum	Manutenção de custos de solicitação	Esforço de revisão frente à eminente Sistema TRIC Discriminação em relação ao transporte internacional de passageiros
3. Deixar de exigir a cobrança de emolumentos	Melhoria da percepção do papel da ANTT quanto à simplificação	Eliminação de custo Maior rapidez de atendimento Acesso a serviços digitais (incluindo autosserviço)	Simplificação administrativa Eliminação de custo regulatório	Nenhum	Nenhum	Eliminação de fonte de recursos

Quadro 12: Impactos das alternativas indicadas para a solução do problema 9

A modernização de procedimentos com a implementação do processo eletrônico (SEI) e a integração de sistemas internos são indícios de que os valores originais dos emolumentos podem ter sido alterados com os ganhos de escala promovidos pela redução do tempo de processamento e ainda a atualização monetária anual pode estar onerando ainda mais o transportador. Por outro lado, devido ao tempo decorrido e a modernização dos processos de trabalho, é necessário verificar a aderência dos demais parâmetros considerados à realidade atual, ou seja, uma revisão completa da metodologia o que descarta a opção pela alternativa 1.

É importante destacar que os 12 (doze) tipos de emolumentos (Ver Tabela 2) relacionados à habilitação para o TRIC, na prática, 8 (oito) recaem sobre requerimentos de transportadores brasileiros, enquanto apenas 4 (quatro) se referem a cobranças para transportadores estrangeiros. Para se ter uma ideia em 2022, os operadores nacionais pagaram cerca de R\$ 2,28 milhões (R\$2.282.444,16), enquanto os estrangeiros pagaram pouco mais que R\$ 100 mil (R\$ 100.048,37), ou seja, 4,39 % o que evidencia que o setor nacional sofre o maior impacto com essas cobranças quando comparado ao transportador estrangeiro.

TRANSPORTADOR	SOLICITAÇÃO	EMOLUMENTOS PAGOS (R\$)*
Brasileiro	1. Licença Originária (empresas nacionais)	2.282.444,16
	2. Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais)	
	3. Autorização de Trânsito	
	4. Autorização de transporte rodoviário internacional de carga própria	
	5. Modificação de frota	
	6. Relação de frota (Modelo A)	
	7. Renovação de Licença	
	8. Segunda Via de Licenças	
Estrangeiro	1. Licença Complementar	100.048,37
	2. Relação de frota (Modelo A)	
	3. Renovação de Licença	
	4. Segunda Via de Licenças	

* Valores mínimos uma vez que o código de referência (105 ou 108) é de livre preenchimento

Tabela 2: Valor de emolumentos pagos por transportadores brasileiros e estrangeiros em 2022 (SISGRU, SEI 16717270 e 16717277)

Essa discrepância tem ainda maior impacto quando se verifica que ao transportador nacional, que detém uma frota habilitada muito maior que a estrangeira (ver Figura 10), é exigido o pagamento pela modificação de frota enquanto não há cobrança para o transportador estrangeiro (tabela 2). A Figura 13 mostra que, em 2022, foram analisados pela área técnica 7.092 processos de alteração de frota nacional e 2.905 processos relacionados a veículos de empresas estrangeiras.

TRIC (2022)			
Transportador	Solicitação com cobrança	Quantidade processos SEI	
Brasileiro	1.Licença Originária	482	
	2.Autorização de Viagem Ocasional	315	
	3.Autorização de Trânsito	62	
	4.Autorização de carga própria	69	
	5.Modificação de frota	7.092	
	6.Relacão de frota (Modelo A)	106	
	7.Renovação de Licença	174	
	8.Segunda Via de Licenças	25	
	SUBTOTAL	8.325	
Estrangeiro	1.Licença Complementar	339	
	2.Relacão de frota (Modelo A)	0	
	3.Renovação de Licença	110	
	4.Segunda Via de Licenças	16	
	SUBTOTAL	465	
	TOTAL	8.790	

Transportador	Solicitação sem cobrança	
Brasileiro	1.Comprovação de Licença Complementar	
	2.Plena Vigência	
	3.Atualização	
	SUBTOTAL	
Estrangeiro	1.Modificação de frota	
	2.Cadastro/Exclusão de Representante Legal	
	SUBTOTAL	
Brasileiro/Estrangeiro	1.Consulta multas impeditivas	
	2.Cancelamento de Licença	
	3.Atualização de dados	
	4.Outros	
	SUBTOTAL	
	TOTAL	

TOTAL DE PROCESSOS = 13.128

Figura 13: Quantidade de processos SEI relacionados ao TRIC no ano de 2022

Em que pese o direito do mercado quanto a valores de emolumentos condizentes com o custo operacional atual, urge considerar que o fim do cronograma que consta no Plano do projeto de revisão da regulação do TRIC, previsto para 2024, coincide com a conclusão da meta do PGA 2023 intitulada "28.1. Automatizar o processo de solicitação de Licença Originária no sistema TRIC" (Deliberação 381, de 15 de dezembro de 2022).

Assim, a manutenção de cobrança de emolumentos mesmo durante a implementação do Sistema TRIC, traria ineficiência para o sistema, uma vez que, o atendimento às solicitações, apesar de serem automatizadas, não seriam atendidas de forma imediata uma vez que a confirmação do pagamento por GRU simples demora, em média dois dias para ser verificado, o que não ocorre com a ferramenta do Pag Tesouro, que, contudo, não é única forma de pagamento disponibilizada. Portanto, o desempenho da prestação de serviço ao mercado seria comprometido em função da própria exigência de pagamento.

É importante salientar que o emolumento é um valor cobrado do usuário e que tem como fato gerador a utilização de serviço específico e divisível. Dessa forma, em 2003 (Resolução nº 161, de 29 de janeiro), a ANTT instituiu a cobrança de emolumentos para os procedimentos do TRIC, ante a possibilidade, verificada à época, de mensuração dos custos efetivamente dispendidos na atividade e consequente repasse desses aos usuários diretamente interessados na prestação do serviço específico. Porém, em razão de avanços tecnológicos, que resultaram na tendência à digitalização dos serviços públicos, a ANTT passou a investir em soluções voltadas à melhoria dos serviços disponibilizados aos setores regulados pela Agência. Esses avanços, propiciados pela evolução do parque tecnológico da Agência, são apropriados por todos os setores indistintamente, inclusive pela própria Agência, inviabilizando a apuração individual do *quantum* para cada serviço realizado e que corresponderia ao seu efetivo custo.

Cita-se o exemplo do RNTRC digital, cujo acesso pelo cidadão ao serviço público prestado por meio digital é feito sem necessidade de mediação humana e de pagamento. Além disso, no caso de habilitação para o transporte rodoviário internacional de passageiros, as solicitações são ainda feitas pelo SEI e complementarmente são usados os sistema interno SGP (para cadastramento de linhas) e SISHAB (cadastro da frota de veículos) bem como o SISAUT no caso de emissão de autorização de viagem ocasional de circuito fechado na modalidade autosserviço. E em nenhum caso, há a previsão de cobrança de emolumentos.

Por sua vez, o próprio setor já se manifestou na TS 005/2022 sugerindo a dispensa da cobrança de emolumento frente à implantação do Sistema TRIC. A demanda se justifica tendo em conta os princípios e diretrizes estabelecidas pela Lei de Governo Digital, Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, que define, por um lado, os direitos dos usuários à prestação digital de serviços públicos e, por outro, a possibilidade de eliminação de formalidades e de exigências cujo custo econômico ou social seja superior ao risco envolvido.

Assim, a desoneração do setor com a eliminação da cobrança de emolumentos significa oportunidade de investimentos para a melhor dos serviços e ganhos de eficiência que supera os riscos envolvidos com a supressão dessa fonte de receita. E para a Agência, como órgão regulador, significa ganhos para imagem institucional quanto ao tratamento não discriminatório, a eliminação de barreiras regulatórias desnecessárias à entrada ao mercado e à redução do fardo regulatório. Portanto, a alternativa técnica para a solução do problema regulatório em referência é a alternativa 3.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

A regulação do TRIC, de um forma geral, refere-se a procedimentos que devem ser adotados por transportadores brasileiros e estrangeiros para obtenção de habilitação considerando os requisitos previstos nos Acordos Internacionais. Assim, pode-se dizer que, de forma análoga os países com os quais o Brasil possui Acordo dispõem de instrumentos que traduzem esses requisitos considerando as prescrições internacionais e internas de cada país.

Ocorre que, conforme amplamente discutido no item 3, os problemas regulatórios são específicos do normativo brasileiro (falta de transparência bem como de harmonização de documentos) e, por isso, entende-se que um levantamento intensivo da experiência internacional traria pouco ou nenhuma contribuição para a presente análise de impacto regulatório.

Porém, cumpre destacar que o tema da necessidade de uniformização de procedimentos tem sido amplamente discutido tanto nas reuniões do SGT 5 - Subgrupo de Transporte do Mercosul assim como na Comissão de Acompanhamento do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Art. 16) no âmbito da ALADI (Associação Latino-Americana de Integração). Nesse sentido, foi elaborado um quadro com o levantamento de procedimentos por país, que consta do Anexo XV da ata da LXII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho "Transporte" SGT nº 5 que ainda não foi publicado pela secretaria do Mercosul, e que foi submetido à Comissão do Art. 16. Foi dado conhecimento acerca da minuta de conteúdo do referido quadro.

10. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Como não foi identificado um plano de monitoramento para os citados normativos, é desejável que seja desenvolvido em conjunto com a área técnica um plano estruturado que viabilize uma avaliação de resultado regulatório de uma nova Resolução, que vai reunir a multiplicidade de ações regulatórias existentes na Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e nº 5.840/2019 além das novas ações propostas apresentadas nessa AIR.

Após a análise das diversas alternativas possíveis para solucionar os problemas identificados, foram elegidas aquelas que apresentam os menores impactos e benefícios para os diversos atores envolvidos. Com base nisso, o passo seguinte foi o desenvolvimento das estratégias para a implementação e o monitoramento para cada uma das propostas regulatórias a serem adotadas, conforme será detalhado a seguir.

De uma forma geral, a estratégia de monitoramento passa pelo levantamento e acompanhamento de registros na Ouvidoria, análise de dados fornecidos pelo SCF e dos novos Acordos cujas atas são disponibilizadas no Sistema TRI (<http://tri.antt.gov.br/Paginas/default.aspx>).

Verificou-se que nenhuma das propostas regulatórias apresentadas nesta AIR demanda fiscalização por se tratar essencialmente de medidas para a harmonização normativa com relação às disposições de Acordos internacionais vigentes e, de certa forma já implementadas (caso da autorização de trânsito, viagem ocasional estrangeira e veículo de apoio operacional) e com aquelas que venham a ser firmados no âmbito bilateral.

Contudo, é necessário um período para ajustes internos de procedimentos além do tempo necessário para divulgação da substituição dos dois normativos atuais para o mercado bem como divulgação para os Organismos estrangeiros dos países de aplicação dos acordos de transporte terrestre membros do Mercosul e da ALADI (signatários do ATIT).

Problema 1. Dispersão das normas editadas pela ANTT que tratam do TRIC

A junção de normativos do TRIC requer esforço de compilação de todas ações previstas bem como incorporar as novas propostas que constam dessa AIR de forma a gerar um texto claro e conciso. Por se tratar de revisão normativa que tem alcance internacional, a divulgação precisa atingir um universo maior de atores que envolve o setor no Brasil e no exterior além dos Organismos estrangeiros, conforme apresenta o Plano de Implementação do Quadro 11.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Unificar a regulação do TRIC	Compatibilização das normas existentes e os Acordos	-Realização de estudos -Elaboração de AIR -PPCS -Publicação de nova Resolução	GERET/SUROC
	Divulgação interna	Adequar procedimentos e modelos de documentos SEI	GERAR/SUROC
	Divulgação mercado	Desenvolver estratégia para ampla divulgação	SUROC/AESCOM
	Divulgação Organismo Internacionais	Desenvolver estratégia de divulgação	ASINT

Quadro 13: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 1

Problema 2: Desatualização da regulação do TRIC devido a acordos bilaterais firmados durante a vigência de normativo

A implementação da proposta de harmonização (Quadro 12) depende em um primeiro momento do esforço conjunto entre a área técnica e a ASINT na identificação dos documentos dos Acordos existentes. Após isso deve-se proceder à elaboração e cumprimento de um cronograma de reuniões bilaterais (presenciais e virtuais) para ratificação daqueles Acordos que prescindem de ratificação.

Outro desafio a ser destacado é de manter o normativo atualizado frente aos novos acordos firmados. Para tanto é necessário que a área de regulação seja tempestivamente comunicada da publicação dos entendimentos para que proceda à incorporação daquele conteúdo ao texto regulatório.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Estabelecer que os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos publicados após a vigência do normativo poderão ser publicados na forma estabelecida pela ANTT.	Garantir que os Acordos firmados sejam consignados em atas das Reuniões Bilaterais	Estabelecer cronograma de realização de reuniões bilaterais para ratificação de Acordos	ASINT

Quadro 14: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 2

Problema 3: O cancelamento de Licença Originária por não apresentação da Licença Complementar correspondente gera excesso de burocracia

Conforme verificado anteriormente, a alternativa mais favorável é muito próxima da situação atual, ou seja, manter o cancelamento de ofício e ajustar o prazo regulamentado para o transportador brasileiro detentor de Licença Originária apresentar Licença Complementar correspondente, de 300 dias para 1 (um) ano. O desafio em relação a esse ajuste (ver Quadro 13) é promover ampla divulgação do novo prazo e da possibilidade de dilação do prazo mediante apresentação de justificativa junto à ANTT.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Prever a exclusão dos veículos da frota da Licença Originária Brasil/Peru que não apresente Licença Complementar dentro do prazo estabelecido de 180 dias (cento e oitenta)	Divulgação ampla do novo prazo	Desenvolver estratégia para divulgação	GERAR/SUROC AESCOM
	Monitoramento do prazo	Implementar rotina de monitoramento	GERAR/SUROC

Quadro 15: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 3

Problema 4: Inexistência de outorga Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro

A implementação da outorga de Licença Complementar de Trânsito deve seguir um planejamento que envolve a definição dos procedimentos nos moldes da outorga de Licença Complementar cuja delegação de competência está prevista na Resolução ANTT nº 5.818/18. As ações são basicamente em termos de instrução de processo administrativo, uma vez que não será necessária adaptação do Sistema SCF para a inclusão das informações.

Em função da alteração do formato do documento que será gerado e transmitido, os Organismos estrangeiros dos países com os quais o Brasil tem acordo deverão ser tempestivamente comunicados da mudança.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Instituir a outorga de Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil.	Alinhamento dos procedimentos internos	Estabelecer procedimentos área técnica Alinhar modelo de Decisão com o gabinete da Diretoria	GERAR/SUROC
	Divulgação externa	Comunicar Organismo estrangeiros	GERAR/SUROC ASCOM ASINT

Quadro 16: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 4

Problema 5: Falta de clareza quanto aos critérios relacionados à dinâmica da fila de espera de habilitações de veículos para o Peru

Conforme mencionado anteriormente, será incorporada na regulação a definição de substituição de veículos (PARECER n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU) para o caso de modificação de frota em Licença Originária Brasil/Peru.

No que diz respeito à proposta de dar publicidade aos procedimentos relacionados ao disciplinamento da fila do Peru, o planejamento envolve, inicialmente as etapas de atualização do mapeamento realizado no Relatório de ARR, identificação de melhorias e validação de processos. Posteriormente, será elaborada Portaria para disciplinar esses procedimentos e rotinas que abarcam o gerenciamento da fila de solicitações de habilitação de veículos para o Peru. A publicação além formalizar a postura interna, mostra para o setor o compromisso a transparência e a equidade de tratamento para com os transportadores.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Incorporar o conceito de substituição de frota na ligação Brasil/Peru	Elaboração texto claro e conciso	Submeter o texto à avaliação de outras áreas internas	GERET/SUROC GERAR/SUROC
Elucidar os procedimentos internos de formação da fila de habilitação de veículos para o Peru e o atendimento dos pedidos em função da disponibilidade de capacidade remanescente	Elaboração de Portaria SUROC	Compilação dos procedimentos atuais de disciplinamento da fila	GERET/SUROC GERAR/SUROC

Quadro 17: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 5

Problema 6: Ausência de transparência acerca da Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro

Para o problema em referência, a melhor solução encontrada é transcrever a atual manifestação de concordância por parte do Brasil para Viagem Ocasional estrangeira e esclarecer que se trata de troca de informações e documentos entre os organismos competentes (de origem e destino).

Assim, caberá à Agência, estruturar as informações desse tipo de operação de transporte de importação para acompanhamento e desenvolvimento de estudos internos bem como disponibilizar o acesso dessas informações para os próprios transportadores e a sociedade como um todo (Quadro 16).

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Esclarecer a manifestação de anuência à Autorização de Viagem Ocasional para transportador estrangeiro	Sistematização das informações de autorização de viagem ocasional estrangeira	Desenvolver aplicação de cadastro e consulta de informações	GERAR/SUROC SUTEC

Quadro 18: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 6

Problema 7: Falta de transparência quanto à habilitação de veículo de apoio operacional

De forma semelhante a outras propostas apresentadas nessa AIR, a novidade é trazer para a regulação uma ação já implementada e, por esse motivo, verifica-se que não há necessidade de qualquer adaptação do Sistema SCF para implementação dessa proposta.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional	Potencializar a divulgação	Adaptação das instruções para solicitação de Licença Originária e Viagem Ocasional Elaboração de material junto à ASCOM	GERAR/SUROC AESCOM

Quadro 19: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 7

Problema 8: Impossibilidade de dispensa de apostilamento de Licença Originária Estrangeira

A proposta que possibilita a dispensa do apostilamento de Licença Originária tem o intuito de ajustar a regulação para viabilizar acordos bilaterais e vai ao encontro do que tem sido discutido nos fóruns multilaterais da ALADI (Artigo 16 do ATIT) e do Mercosul. Uma vez que o novo normativo abarque essa proposta, segue-se para a promoção das negociações quanto a formas alternativas de verificação de autenticidade dos documentos.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade.	Promover Acordos bilaterais	Tratativas para Acordos bilaterais	ASINT

Quadro 20: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 8

Problema 9: Desatualização da cobrança dos emolumentos

A solução para o problema regulatório em referência, que foi discutida anteriormente, é eliminar a ação regulatória de exigência de pagamento de emolumentos. O desafio para a implementação dessa proposta relaciona-se ao atendimento do cronograma do Sistema TRIC, conforme Quadro 21.

Proposta regulatória	Desafios	Ações	Áreas Responsáveis
Deixar de exigir a cobrança de emolumentos	Garantir o cronograma do Sistema TRIC	Acompanhar o cronograma	GERAR/SUROC

Quadro 21: Plano de implementação da ação regulatória proposta para o problema regulatório 9

10.1. Identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo

A partir da eleição das propostas mais adequadas para solucionar os problemas identificados, foi elaborado o Quadro de Identificação e Monitoramento dos Riscos (Quadro 18).

Soluções propostas	Risco	Probabilidade* (P)	Impacto* (I)	Nível de risco* (P) x (I)	Controle proposto
1. Unificar a regulação do TRIC	1. Deixar de contemplar alguma ação regulatória das Resoluções ANTT nºs 5.583/17 e 5.840/19	2 - Baixa	3 - Moderado	6 - Moderado	Elaboração de quadro comparativo entre as disposições da Resoluções 5.583/17 e 5.840/2019 e o texto do novo normativo Acompanhar contribuição do setor sobre o texto da minuta do normativo na Audiência pública
2. Estabelecer que apenas os acordos bilaterais sobre aspectos para a habilitação de transportadores e veículos com prazo indeterminado deverão ser incluídos na regulação e que os acordos bilaterais firmados por prazo determinado (transitórios) serão publicados na forma estabelecida pela ANTT.	2. Resistência dos Organismos estrangeiros competentes em consignar Acordo vigentes em ata de reunião bilateral.	1 - Muito Baixa	3 - Moderado	3 - Baixo	<u>Nenhum controle.</u> Aceitar o risco.
3. Prever a exclusão dos veículos da frota da Licença Originária Brasil/Peru que não apresente Licença Complementar dentro do prazo estabelecido de 180 dias (cento e oitenta).	3. Aumento dos recursos impetrados por transportadores contra a suspensão	1 - Muito Baixa	2 - Baixo	2 - Baixo	<u>Nenhum controle.</u> Aceitar o risco, uma vez que haverá a possibilidade de dilação de prazo mediante justificativa.
4. Instituir a outorga de Licença Complementar de Trânsito para transportador estrangeiro que detenha Licença Originária com trânsito pelo Brasil.	4. Dificuldade de aceitação da Licença Complementar de Trânsito devido ao aumento do prazo de atendimento	2 - Baixa	1 - Muito Baixo	2 - Baixo	<u>Nenhum controle.</u> Aceitar o risco - Harmonização normativa
5. Incorporar o conceito de substituição de frota em Licença Originária Brasil/Peru (PARECER n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU)*	5. Falta de clareza do texto sobre a incorporação do conceito de substituição de veículo	1 - Muito Baixa	2 - Baixo	2 - Baixo	Acompanhar contribuição do setor sobre o texto da minuta do normativo na Audiência pública
6. Estabelecer a manifestação de anuência à Autorização de Viagem Ocasional (VO) para transportador estrangeiro	6. Demora disponibilização de consulta à informação de VO (cronograma Sistema TRIC)	4 - Alta	5 - Muito Alto	20 - Crítico	Acompanhar cronograma de desenvolvimento e implementação. Criar forma alternativa de disponibilização de informação no Portal de Dados Abertos da ANTT (a exemplo das Licenças de Viagens do Fretamento Eventual e Turístico)
7. Incorporar os requisitos para habilitação de veículo de apoio operacional	7. Impropriedade do texto normativo	1 - Muito Baixa	2 - Baixo	2 - Baixo	Acompanhar contribuição do setor sobre o texto da minuta do normativo na Audiência pública
8. Flexibilizar a exigência de apostilamento para os documentos de Licença Originária Estrangeira, mediante acordo acerca de mecanismo alternativo de verificação de autenticidade.	8. Falta de disposição dos países em efetivar o acordo (risco externo) de dispensa de apostilamento	2 - Baixa	5- Muito Alto	10 - Alto	<u>Nenhum controle.</u> Aceitar o risco, uma vez que não compromete o andamento dos processos de habilitação.
9. Desatualização da cobrança dos emolumentos	9. Identificação de eventual impedimento para eliminação da cobrança	2 - Baixa	5- Muito Alto	10 - Alto	<u>Nenhum controle.</u> Aceitar o risco e acompanhar as análises jurídicas previstas no PPCS

*Fonte: Guia orientativo de Gestão de Riscos da ANTT (DELIBERAÇÃO Nº 442, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2021)

11. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Com o objetivo dar publicidade ao projeto de revisão da regulação do transporte internacional para o setor e a sociedade geral e propiciar um ambiente de estímulo de participação nesse processo de múltiplos atores e receber contribuições sob diversas perspectivas foram realizadas, inicialmente, a Reunião Participativa nº 003/2022 e Tomada de Subsídio nº 05/2022, conforme disciplina a Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017.

Reunião Participativa nº 003/2022

A Reunião Participativa 003/2022 ocorreu de forma virtual, por meio de plataforma digital, das 10h00 às 12h00 do dia 26 de julho de 2022 e foi restrita a convidados, quais sejam:

1. Associação Brasileira de Transportadores Internacionais - ABTI, CNPJ: 27.157.361/0001-00;
2. Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC & Logística, CNPJ: 60.677.358/0001-85;
3. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu - SINDIFOZ, CNPJ: 00.132.055/0001-55;
4. Confederação Nacional do Transporte - CNT, CNPJ: 00.721.183/0001-34.

A gravação, assim como os demais documentos constam do processo 50500.115625/2022-26. A partir da análise do referido material, foi elaborado o Quadro 23 com a compilação das considerações dos participantes.

Entidade	Contribuições	
	Resolução nº 5.583/2017 Peru	Resolução nº 5.840/19
1. Associação Brasileira de Transportadores Internacionais - ABTI, CNPJ: 27.157.361/0001-00	Procedimento de fila não considera o tipo de carga e, por isso, a regulação não se adapta ao mercado. Existe falta de câmaras frias para o transporte para o Peru e a solicitação de inclusão de veículos está aguardando na fila a mais de 1 ano. Outro exemplo é o transporte de combustíveis. O Peru não pertence ao Mercosul e não há acordo para a exigência de capacidade mínima de 80 toneladas para o Peru. Por isso que a exigência do parágrafo segundo do art. 5º da Resolução 5.840/2019 não se aplica à Licença Originária Brasil/Peru.	Reconhece a importância do requisito de manutenção de veículo do transportador habilitado no TRIC (art. 5º). Porém, no caso de sugere que seja pensada alguma outra forma de procedimento para vez que a inclusão/exclusão dos veículos no RNTRC é gratuito e no
2. Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC & Logística, CNPJ: 60.677.358/0001-85	Incorporar na Resolução do Peru que a substituição de veículos que não implica alteração de capacidade não se aplica ao previsto no art. 5º da Resolução que trata da fila de espera. Incluir internamente no Brasil restrições para profissionalização e melhoria da frota brasileira como restrição de idade média	
3. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Foz do Iguaçu - SINDIFOZ, CNPJ: 00.132.055/0001-55	Demora de modificação de frota (inclusão). Receio do transportador de excluir veículo e perder capacidade.	Dada a velocidade de crescimento do Mercosul, a capacidade de transportador brasileiro que não possui as mesmas facilidades que estrangeiro. Alto custo de habilitação e exclusão de veículos de tempo pontual de capacidade em função da cobrança de emolumento por frota. Ausência de definição de responsabilidade quando durante a perda terceiro na frota do transportador no RNTRC e no TRIC gera entendimentos judiciais.
4. Confederação Nacional do Transporte - CNT, CNPJ: 00.721.183/0001-34	Não apresentou proposta acerca de pontos específicos, mas explicitou o entendimento de que devem ser pensadas oportunidades de redução de burocracia.	

Quadro 23: Resumo das contribuições recebidas na Reunião Participativa nº 003/2022

Tomada de Subsídio nº 05/2022

A Tomada de Subsídio nº 005/2022, teve como objeto fomentar a discussão sobre a regulamentação do transporte rodoviário internacional de cargas - TRIC, objetivando coletar contribuições e informações para a revisão das Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e 5.840/2019.

O período para envio das contribuições foi das 10 horas (horário de Brasília) do dia 04 de julho de 2022 até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 12 de agosto de 2022 (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=504>).

Todas as contribuições recebidas estão listadas, na íntegra, no processo 50500.088320/2021-53, especificamente nos documentos SEI 2867283, 12935059, 12938165 e 12938259, bem como o Relatório Simplificado, disponível no documento SEI 12935059.

O Quadro 20 a seguir apresenta um resumo dos assuntos abordados nas contribuições acerca de melhorias e/ou ajustes no texto da Resolução ANTT 5.840/2019, que serão consideradas quando da etapa de elaboração da minuta de Resolução.

Contribuição para melhoria/adequação
Ajuste inspeção técnica veicular periódica para Cooperativas
Alteração de empresa transportadora para todos os transportadores
Alteração de GRU simples para GRU cobrança
Apostilamento Licença Originária emitida por Organismo Estrangeiro
Comprovação de Licença Complementar de trânsito para fins de autorização de tráfego
Definição prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas
Exclusão cópia do Certificado de Apólice de Seguros da carga transportada com cobertura para países transitados
Capacidade de transporte dinâmica total mínima entendida como a soma das capacidades dos conjuntos de veículos
Inclusão integração das informações do RNTRC e do TRIC para verificação de informações de veículos na posse de transportadores habilitados

Modificação de frota durante obtenção Licença Complementar
Modificação de frota pelo proprietário do veículo que está na posse do transportador habilitado
Documentos de porte obrigatório e documentos digitais
Dispensa de seguro RCTR-VI para operações de transporte de carga própria

Quadro 24: Resumo das contribuições da Tomada de Subsídio nº 05/2022 para melhoria/ajustes do texto atual da Resolução ANTT nº 5.840/2019

No que diz respeito a ações regulatórias, verifica-se a partir do Quadro 24, que houve manifestações acerca de ações regulatórias existentes, seja nas Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e 5.840/2019 quanto em outros instrumento, como no caso da Súmula 06/2020 e do Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, bem como novas propostas que foram consideradas na presente AIR como alternativas dos problemas regulatórios identificados, conforme pode ser verificado na seção 7.

Contribuição ação regulatória	Assunto	Normativo relacionado	Análise
Alteração	Aumento da capacidade dinâmica mínima prevista para a frota para habilitação de transportador brasileiro de 80 para 200 toneladas	Resolução 5.840/2019	Rejeitada. Não há fundamento legal.
	Revisão da cota de 10% por transportador	Resolução 5.583/2017	Rejeitada. O Relatório de Avaliação de ARR SEI 14936837 indicou a manutenção da ação regulatória.
	Acrescentar a suspensão por 180 dias antes do cancelamento de LO por não apresentação de Licença Complementar	Resolução 5.840/2019	Em análise na AIR.
	Dispensa de emolumento em caso de requerimentos em sistema eletrônico como no caso do RNTRC Digital	Resolução 5.840/2019	Parcialmente aceita. Contemplada na revisão da metodologia de cálculo de emolumentos
	Inclusão de utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas como no caso da Argentina	Resolução 5.840/2019	Rejeitada.
Incorporação de ação regulatória	Substituição de veículos da frota habilitada para o Peru sem aumento da capacidade de carga	Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU e Resolução 5.583/2017	Em análise na AIR.
	Súmula 6/2020	Súmula 6/2020	Rejeitada.
Nova proposta	Emissão de Licença Complementar de trânsito	-	Em análise na AIR.
	Inclusão exigência patrimônio líquido	-	Rejeitada. Não há fundamento legal.
	Inclusão limites de idade de veículo	-	Rejeitada. Não há fundamento legal.
	Aplicação da reciprocidade quando houver exigências não previstas em Acordos	-	Rejeitada. Princípio do direito internacional. Fora do escopo.
	Unificação das Resoluções 5.840/2019 e 5.583/2017	-	Em análise na AIR.

Quadro 25: Resumo das contribuições da Tomada de Subsídio nº 05/2022 relacionadas a ações regulatórias no âmbito do TRIC

O rol de manifestações contemplou ainda, contribuições a cerca de temas não relacionados com a regulação, e portanto, fora do escopo dessa AIR (Quadro 23).

Contribuições não relacionadas com a regulação
Formação de um Conselho Consultivo com as entidades representativas de abrangência nacional, com reunião semestral ou sempre que for necessário para debater assuntos pertinentes ao transporte rodoviário internacional de cargas.
Necessidade reunião bilateral Brasil e Peru sobre o tema de cotas
Melhor disposição de informações e a facilidade de consulta no Portal ANTT TRIC

Quadro 26: Contribuições da Tomada de Subsídio nº 05/2022 não relacionadas com a regulação

Sem mais, submetemos a presente Avaliação de Resultado Regulatório – ARR à apreciação da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC.

GIZELLE COELHO NETTO
Especialista em regulação

De acordo, à GERET.

ÉRICA CORREIA DE ALMEIDA
Coordenadora
Coordenação de integração de Mercados de Transportes de Cargas - CIMTC

De acordo, à SUROC.

CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO

Gerente

Gerência de Regulação de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - GERET

Aprovo a Avaliação de Impacto Regulatório.

JOSÉ AIRES AMARAL FILHO

Superintendente

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC

Brasília, 05 de maio de 2023.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR / Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]. -Brasília: Presidência da República, 2018

APÊNDICE SOBRE OS ESTUDOS REALIZADOS

Inicialmente, foi feita uma revisão normativa e levantamentos acerca das questões apresentadas no Plano de Projeto de Revisão da Regulação do TRIC (SEI 14983295). Em seguida, foi feita revisão documental tanto no processo que deu origem à Resolução 5.583/2017 quanto no processo da Resolução 5.840/2019.

O Quadro 27 apresenta os principais documentos revisitados:

Normativo	Processo	Documentos técnicos
Resolução 5.583/2017	50500.348999/2017-69	Análise de Impacto Regulatório 001/2017 (processo 50500.004204/2017-11, fls. 22 a 27)
Resolução 5.840/2019 que substituiu a Resolução 1.474/2006	50500.138512/2015-70	Análise de ARR Análise de Impacto Regulatório Preliminar (fls 229 a 237) Nota Técnica Emolumentos SEI 12231543, p. 252 fls 209 a 228

Quadro 27: Documentos revisão da Resolução 1.474/2006

Importante destacar que, em cumprimento ao previsto no art. 2º da Resolução ANTT 5.913/2020, que alterou a Resolução ANTT 5.583/2017, foi elaborado o Relatório de Avaliação da Resultado Regulatório.

Em complementação, foram realizadas consultas internas às áreas direta e indiretamente envolvidas com os temas afetos ao transporte rodoviário internacional de cargas como Ouvidoria, ASINT, GEAUT/SUDEG, SUFIS e GERAR/SUROC.

Diante disso, a seguir serão apresentadas as análises para cada estudo realizado.

Plano de Projeto SEI 14983295

O Plano em referência apresenta os seguintes problemas:

- A regulamentação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas encontra-se lastreada nas Resoluções ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019, que dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências, e nº 5.583, de 22 de novembro de 2017, que estabelece procedimentos e limitações para o cadastro de veículo em frota de empresa habilitada para o transporte rodoviário internacional de cargas entre o Brasil e o Peru. Assim, as duas resoluções (5.840/2019 e 5.583/2017) poderiam ser unificadas ou o texto da Resolução ANTT nº 5.583/2017 fazer parte de Instrução Normativa da ANTT.

- A Súmula nº 6, de 28 de julho de 2020, dispõe sobre a autorização para transporte rodoviário em território nacional, de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, mesmo que não esteja habilitado para o transporte internacional.

- A Resolução ANTT nº 5.840, de 2019, prevê a cobrança de emolumentos que necessitam de revisão, uma vez que a metodologia de cálculo foi embasada em custos que foram afetados com a introdução de novas tecnologias para o trâmite de documentação, além de novas realidades na execução dos serviços;

- Edição da Resolução Mercosul/GMC nº 43, de 2020, que modifica a Resolução GMC nº 34, de 2019, que trata dos documentos de porte obrigatório no Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, e afeta diretamente o que prevê a Resolução ANTT nº 5.840, de 2019.

- A Resolução ANTT nº 5.583, de 2017, trata da limitação de cota de transporte em 50 mil toneladas por bandeira por ano entre o Brasil e o Peru, e vem tendo a sua metodologia questionada por empresas que atuam no setor.

A partir dos estudos realizados, foi feita a contextualização de cada dos problemas apresentados inicialmente no Plano de Projeto.

Acordos internacionais e a regulação do TRIC

Primeiramente cumpre esclarecer que os requisitos para a emissão de autorizações e licenças para a prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas por transportadores brasileiros e estrangeiros, seja em caráter regular ou ocasional, estão disciplinados por acordos multilaterais. São eles:

- Acordo 1.50/1987 (*Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de autotransporte internacional de cargas*): Dispõe sobre os valores de carga útil para cálculo da capacidade dinâmica de carga das empresas habilitadas ao transporte internacional.

- Acordo Tripartite nº 1/1988: Transporte Terrestre do Governo da República Federativa do Brasil, da República Argentina e da República Oriental do Uruguai;
- Decreto nº 99.704/1990: Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai (ATIT);
- Decreto nº 1.797/1996: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai;
- Decreto nº 1.866/1996: Execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai;
- Decreto nº 2.975/1999: Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela;
- Decreto nº 5.462/2005: Execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005;
- Decreto nº 5.561/2005: Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana;
- Decreto nº 8.964/2017: Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

Cabe destacar que os Acordos entre Brasil e Guiana (Decreto nº 5.561/2005) assim como o Acordo entre Brasil e França para o transporte entre Brasil e Guiana Francesa (Decreto nº 8.964/2017), ainda não foram implementados, ou seja, não foi possível efetivar a habilitação de transportadores em função da necessidade de ajustes entre os países sobre questões operacionais que vêm sendo tratadas em reuniões bilaterais.

Assim, são realizadas reuniões bilaterais entre os países para tratar de aspectos técnicos - operacionais que resultam em Acordos consignados em Atas e, no âmbito do Mercosul, as diversas questões relacionadas ao transporte rodoviário internacional estão expressas em Decisões do Conselho do Mercado Comum - CMC e em Resoluções do GMC.

Tema	País	Acordo
Idade mínima veículos	Chile	XII Reunião Bilateral Chile - Brasil dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) realizada em Santiago, dias 06 e 7 de dezembro de 2012),
Habilitação de reboque de quatro eixos	Argentina	OFÍCIO SEI Nº 17899/2019/ASTEC/DIR-ANTT de 06 de dezembro de 2019 (50500.422277/2019-45)
Limite de capacidade de carga útil da frota habilitada de 65 mil toneladas	Peru	OFÍCIO Nº 217-2018-MTC/15, de 22 de janeiro de 2018 (Anexo SEI 14936639), ficou acordada a elevação desse limite para 65 mil toneladas
Viagem Ocasional - Transporte em remonta (regime experimental desde 2018)	Argentina	Ata Reunião Bilateral Extraordinária Brasil - Argentina dos Organismos de Aplicação do ATIT, de 06 de julho de 2021.
Viagem Ocasional	Argentina	Reunião Bilateral – Buenos Aires, 14 e 15 de junho de 2007.
	Chile	Reunião Bilateral – Santiago do Chile, 6 e 7 de setembro de 2012.
	Paraguai	Reunião Bilateral - Assunção, 15 e 16 de dezembro de 2005.
	Peru	Reunião Bilateral Extraordinária – Lima, 26 e 27 de fevereiro de 2015.
	Uruguai	Reunião Bilateral – Porto Alegre – RS, 09 a 10 de fevereiro de 200
Participação Argentina no tráfego Brasil-Chile	Argentina e Chile	Acuerdo Tripartito sobre participación en el tráfico de 31 de janeiro de 2023
Participação Uruguai no tráfego Brasil-Argentina	Brasil, Argentina e Uruguai	Ata da Reunião Tripartite nº 03, de 14 de dezembro de 1988

Quadro 28: Acordos bilaterais sobre transporte rodoviário internacional de cargas

Internamente, na esfera de competência da Agência, a Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019, que substituiu a Resolução ANTT nº 1.474/2006 compila os requisitos previstos nos Acordos internacionais vigentes e disciplina os procedimentos para a habilitação para o transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) de transportadores nacionais e estrangeiros.

No caso específico de habilitação de transporte entre Brasil e Peru, a Resolução ANTT nº 5.583, de 22 de novembro de 2017 estabelece procedimentos e limitações para o cadastro de veículo em frota de Licença Originária Brasil/Peru dado o sistema de cota, acordada entre os países limita a capacidade total da frota de veículos autorizados.

Ainda no âmbito da ANTT, em função das solicitações de esclarecimento pelo setor e de outros órgãos nacionais intervenientes no TRIC, foi publicada a Súmula nº 6, de 28 de julho de 2020 que dispõe sobre a autorização para transporte rodoviário em território nacional, de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, mesmo que não esteja habilitado para o transporte internacional.

Assim, ante ao exposto verifica-se que a regulação relacionada ao transporte rodoviário internacional de cargas está dispersa e, diante disso, é importante avaliar a unificação das Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e 5.840/2019. Porém, a Súmula nº 6, é enunciado editado pela Diretoria Colegiada, com efeito vinculante em relação às demais unidades organizacionais da ANTT, exceto a Procuradoria Federal destinado a tornar público a interpretação da legislação de transportes terrestres. Assim, não cabe à regulação tratar do tema encerrado na Súmula nº 6.

Cobrança de emolumentos

O Plano de Projeto SEI 14983295 sugere que a cobrança de emolumentos que necessita de "revisão uma vez que a metodologia de cálculo foi embasada em custos que foram afetados com a introdução de novas tecnologias para o trâmite de documentação, além de novas realidades na execução dos serviços".

Nesse sentido é importante esclarecer que, de fato, a metodologia em referência (50500.112144/2018-82) foi baseada em procedimentos manuais adotados antes da implementação do Sistema Eletrônico de Informações - SEI e da integração do Sistema de Controle de Frotas - SCF com o Sistema do RNTRC no que diz respeito ao banco de dados de veículos.

É importante mencionar, está sendo desenvolvido um Sistema específico para o TRIC (projeto estruturante previsto no Plano Estratégico 2022-2025) que envolverá diversas funcionalidades como o peticionamento de Licenças e autorizações, automatização total de modificação de frota e da emissão de documentos além do controle de requisitos e prazos de vigência.

Uma vez que a etapa de "Automatizar o processo de solicitação de Licença Originária" está previsto como meta do PGA 2023, é preciso avaliar a conveniência e oportunidade de manter a cobrança de emolumentos assim como a sua revisão.

Desatualização das Resoluções 5.583/2017 e 5.840/2019

No caso específico de habilitação de transporte entre Brasil e Peru, destaca-se que à época da publicação da Resolução ANTT 5.583, de 22 de novembro de 2017, o limite de capacidade de transporte acordado era de 50 mil toneladas, conforme Ata da VII Reunião Bilateral Brasil/Peru, que ocorreu entre 20 e 22 de fevereiro de 2013. Porém, por meio do Ofício Nº 217-2018-MTC/15, de 22 de janeiro de 2018 (Anexo SEI 14936639), ficou acordada a elevação desse limite para 65 mil toneladas, valor de referência utilizado atualmente, porém, não atualizado na Resolução ANTT nº 5.583/2017.

Além disso, houve a publicação de novas normas e acordos como é o caso da Resolução Mercosul/GMC nº 43, de 2020, que modifica a Resolução GMC nº 34, de 2019, que trata dos documentos de porte obrigatório no Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas, e afeta diretamente o que prevê a Resolução ANTT nº 5.840, de 2019.

Sobre esse tema, tem-se que o Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, aprovado pela Deliberação ANTT nº 358, de 4 de novembro de 2021, traz nas páginas 34 e 35 as orientações decorrentes das Resoluções GMC nº 34/19 e nº 43/20, e portanto, considera-se que os normativos foram internalizados.

Questionamento do setor sobre a Resolução 5.583/2017

Dentre os procedimentos estabelecidos pela Resolução ANTT 5.583/2017, está a sistemática de fila espera para as solicitações de inclusão de veículos quando a capacidade do conjunto das frotas brasileiras habilitadas para o Peru, atingir o valor acordado de 65 mil toneladas. Ou seja, uma vez que a capacidade total dos veículos brasileiros cadastrados seja atingida, o atendimento de eventuais novas solicitações de habilitação de veículos deve ser feito no regime de fila, disciplinada por ordem de chegada, desde que seja respeitada a limitação da capacidade da frota por transportador (10% da cota total acordada).

Em 2021, houve questionamento por parte do setor quanto à entrada na fila de todos os pedidos de cadastro de veículos, conforme previsto no art. 4º da Resolução ANTT 5.583/2017, mesmo para aqueles que continham a solicitação de substituição de veículos já autorizados e com a mesma capacidade total de carga. Para equacionar a questão, foi feita consulta à Procuradoria que se manifestou por meio Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU: "é devido dar interpretação à Resolução ANTT nº 5.583/2017 no sentido de estar dispensada a entrada em fila de espera de requerimento de mera substituição de veículo antigo por outro novo, de mesma capacidade de carga, sem alterar a cota alocada à empresa habilitada".

Além disso, à época, duas novas situações foram também identificadas pela área técnica por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5993/2021/COTIM/GERAR/SUROC/DIR (SEI 8505861) em relação à solicitação de modificação de frota:

1. pedido de exclusão e inclusão da frota de veículos com capacidades e características distintas, mas que não implicam em alteração de capacidade ocupada pelo transportador;
2. pedido em que a capacidade total dos veículos a serem excluídos é superior à capacidade daqueles a serem incluídos.

Nesse último caso foi firmado no Despacho SUROC 8579612 que a diferença em termos de tonelagem não implica em reserva de capacidade para o transportador e deve ser considerada como liberação de capacidade para novas autorizações para fins de andamento dos processos que aguardam em fila. Por analogia, o mesmo se aplica ao caso de renovação de Licença Originária em relação ao novo quadro da frota a ser habilitada.

Relatório de ARR da Resolução ANTT nº 5.583/2017

Em atendimento ao disposto no art. 2 da Resolução ANTT nº 5.913/2020, foi feita avaliação de resultado regulatório acerca da Resolução ANTT nº 5.583/2017. Assim, o Quadro 32 apresenta as ações regulatórias previstas, os resultados esperados quando da elaboração da AIR bem como a avaliação quanto aos resultados obtidos.

Ação regulatória	Resultados esperados	Avaliação
Limitação da capacidade total de carga por transportador	Capacidade da frota habilitada por empresa inferior à 10% da cota acordada	Ação implementada. Manutenção do cenário apresentado na AIR
Exclusão de veículos da frota de transportadores suspensos ou com Licença vencida a mais de 180 dias	Liberação de tonelagem equivalente à frota de veículos cadastrados e não autorizados	Ação implementada parcialmente por equívoco no normativo, porém, efetiva quanto à liberação de capacidade para novas autorizações
Frota de veículos efetivamente utilizados nas operações de transporte Brasil/Peru	Liberação de tonelagem equivalente aos veículos inoperantes Frota de veículos formada por equipamentos em operação.	Ação não implementada. Sem resultados.
Procedimento de "fila" de solicitações que aguardam liberação de capacidade	Fila de espera de solicitações publicada no Portal	Ação implementada, porém, a falta de clareza do normativo ensejou consulta à Procuradoria.

Quadro 29: Avaliação dos resultados alcançados por ação regulatória da Resolução ANTT nº 5.583/2017

Adaptado de Relatório de ARR SEI 14936837

Conforme pode ser verificado a partir do Quadro 32, não foi possível avaliar a efetividade das ações regulatórias previstas. Por isso, o trabalho concluiu pela manutenção da intervenção regulatória trazida pela Resolução ANTT nº 5.583/20217, com as seguintes propostas de ajustes:

1. Atualização na normativa da ANTT do valor da cota de capacidade da frota habilitada para o transporte rodoviário entre Brasil e Peru sempre e quando houver novo acordo bilateral;
2. Previsão expressa de apresentação de justificativa pelo transportador de não apresentação de renovação de Licença Complementar em até 180 dias e, eventual prorrogação desse prazo, para evitar os impactos de uma possível revisão de exclusão de veículos e disponibilização de capacidade para os processos que constam da fila de espera;
3. Ajuste da previsão de retirada de veículos da frota (exclusão) para o caso de Licença Originária suspensa a mais de 180 dias uma vez que a suspensão de um transportador implicaria, na prática, em suspensão de todas as Licenças a ele associadas;
4. Incorporação do entendimento firmado junto à Procuradoria sobre a substituição de veículos habilitados de mesma capacidade ou inferior;
5. Incorporação da sistemática completa da fila de espera para habilitação de veículos a partir do mapeamento elaborado por esse estudo;
6. Buscar exaustiva de formas alternativas para a obtenção de informações de veículos empregados em operações de transporte de carga entre Brasil e Peru;
7. Promoção do diálogo com o Peru acerca das medidas de adotadas pelo Brasil para a racionalização da frota habilitada e os impactos para aquele país;

8. Elaboração de estratégia de monitoramento e acompanhamento de resultado regulatório;
9. Alinhamento entre o sistema TRIC e as necessidades de informações para acompanhamento da regulação como o caso de relatório de histórico de capacidade da frota habilitada e da data de inclusão na frota.

Estão contemplados como problema regulatório para análise nesta AIR, as recomendações 4 e 5. Por sua vez, as recomendações 1, 2 e 3 referem-se a ajustes no texto normativo que são efetuados na minuta do novo ato. As demais recomendações envolvem tratativas que fogem do escopo da regulação.

Ouvidoria, SEI 9929121

Foram solicitadas à Ouvidoria as demandas recebidas referentes ao TRIC em 2021. Da análise da relação recebida, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 1753/2022/CIMTC/GERET/SUROC/DIR apresenta que de 834 demandas registradas, a maior parte delas, 770, refere-se a pedidos de informação acerca da análise e tramitação de processos, seja de licença, seja frota, ou de procedimentos que já constam de forma bastante detalhada na legislação e no Portal da ANTT, como por exemplo quais os documentos necessários para obtenção das licenças e alteração de frota.

Assim, apesar de a análise das demandas da Ouvidoria não sugerir questionamentos específicos recorrentes acerca da redação das Resoluções ANTT nº 5.840/2019 e nº 5.583/2017, o resultado indica de que mesmo que a informação acerca dos procedimentos estejam disponíveis ela ainda precisa ser trabalhada de forma a estar mais acessível ao mercado visando a melhoria contínua dos serviços prestados ao setor.

ASINT

A NOTA TÉCNICA SEI Nº 2380/2022/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI 10984089) apresentou as contribuições encaminhadas por meio do DESPACHO ASINT 10029941 que são consideradas relevantes para a revisão do marco regulatório do TRIC e seu aperfeiçoamento.

Normativo	Assunto	Contribuição	Justificativa
Resolução nº 5.840/2019	Documentos de porte obrigatório	Inserir a possibilidade de serem exibidos os documentos de porte obrigatório ao exercício da atividade de transporte em formato digital, que poderão ser verificados por meios de dispositivos eletrônicos garantindo assim que o documento digitalizado tenha o mesmo poder probatório de um documento físico	Isto vai ao encontro dos ditames da Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 43/20 (abaixo), acordados entre os países membros do bloco: "Os documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas poderão ser exibidos em formato impresso ou digital, por meio de dispositivos eletrônicos - quando for incluído um meio de verificação eletrônico - na medida em que isso for acordado de forma bilateral ou multilateral pelos Estados Partes envolvidos".
	Apostilamento documentos estrangeiros	Eliminação da apostila como exigência no momento de apresentar as Licenças Originárias no país de destino.	É um assunto bastante discutido no SGT nº 5 "Transportes"-Mercosul e já foi assunto também pautado em reuniões recentes com as Unidades Organizacionais desta ANTT (SUPAS e SUROC), nas quais as próprias unidades estão alinhadas à adoção desta estratégia, conforme consta nos históricos dos autos do processo SEI nº 50500.084809/2021-56 (NOTA TÉCNICA SEI Nº 5028/2021/GERET/SUROC/DIR; NOTA TÉCNICA SEI Nº 5024/2021/GEOPE/SUPAS/DIR). Assim, sugere-se, a verificação da possibilidade de ajuste na Resolução ANTT nº 5.840/2019, considerando a eliminação dessa apostila, que é um certificado de autenticidade emitido por países signatários da Convenção da Haia.

Quadro 30: Resumo contribuições do DESPACHO ASINT 10029941 relacionadas à Resolução nº 5.840/2019

Conforme pode ser verificado no Quadro 30 a ASINT apontou a necessidade de inserir na regulamentação a possibilidade de serem exibidos os documentos de porte obrigatório ao exercício da atividade de transporte em questão também o formato digital, os quais serão averiguados sua veracidade por meios de dispositivos eletrônicos e seguros, conforme os ditames da Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 43/20.

Ocorre que, em consulta às demais áreas, a ASINT foi informada (DESPACHO 14130199) de que a referida Resolução foi internalizada uma vez que o Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, aprovado pela Deliberação ANTT nº 358, de 4 de novembro de 2021, traz nas páginas 34 e 35 as orientações decorrentes das Resoluções GMC nº 34/19 e nº 43/20.

Por outro lado, por meio do Despacho ASINT 13872626 de 14/10/2022, a SUROC foi questionada quanto à forma de internalização das Resoluções MERCOSUL/GMC/RES. nº 25/11 e nº 26/11, uma vez que a Resolução ANTT nº 1.474/2006, que fazia referência às Resoluções MERCOSUL/GMC/RES. nº 25/11 e nº 26/11 foi revogada pela Resolução ANTT nº 5.840/2019. Assim, questionou-se se a internalização se daria no âmbito da revisão da regulação do TRIC previsto na Agenda Regulatória ou em outra normativa.

Cumpramos esclarecer que o parágrafo 2º do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.840/2019 diz que:

Art. 4º Para fins de obtenção da Licença Originária o requerente deverá atender aos seguintes requisitos:

(...)

V - ser proprietário de veículos que tenham capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, devidamente cadastrados no RNTRC, compostos por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;

(...)

§ 2º O cálculo da capacidade de transporte dinâmica total mínima observará as correlações entre capacidade de carga útil, tipo de veículo e quantidade de eixos estabelecidas na Resolução

MERCOSUL/GMC nº 26/11 ou a que venha a substituí-la.

Em relação à Resolução nº 5.583/2017, não houve proposta de melhoria das ações previstas na norma. Contudo, a ASINT salientou que " estão em andamento tratativas com o governo do Peru no sentido de buscar alternativas que minimizem o impacto gerado pelo estabelecimento de cotas, assim regulamentado e em vigor, para o exercício de transporte de cargas entre o Brasil e Peru, pois tal regramento sempre foi objeto de discussão dos entes da cadeia no Brasil pois limita a entrada de novos participantes."

GEAUT/SUDEG SEI 13320371

No que tange às infrações, a área em referência menciona a questão da ausência de representante legal cadastrado, que impede que a empresa seja comunicada da autuação para exercer a defesa e o contraditório. E o segundo, menciona a inexistência de vínculo da empresa estrangeira com um CNPJ, o que impede que a Procuradoria realize a cobrança judicial dos créditos inscritos na dívida ativa para essas empresas autuadas.

Nesse contexto, cumpre esclarecer que o art. 24 do ATIT estabelece apenas que para a Licença Complementar a empresa estrangeira deve apresentar no país de destino, a prova da designação de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país. Portanto, no âmbito do Acordo não há que se falar em CNPJ para empresa estrangeira.

A previsão do art. 14 do referido Acordo está transcrito na Resolução ANTT nº 5.840/2019. Em caso, inexistência de representante legal único, o transportador é automaticamente suspenso e a informação de tráfego não autorizado é encaminhado via sistema para a Receita Federal do Brasil.

Despacho SUFIS SEI 13332909

A SUFIS se manifestou mediante encaminhamento do Despacho CPLAN (13294525) que diz que a "a única sugestão que temos por oportuna é de que se mantenha a coerência entre a posse de veículos no RNTRC e no controle do TRIC, de forma que o possuidor do veículo perante a ANTT seja apenas um."

Assunto	Contribuição	Justificativa
Posse de veículos	Manutenção da coerência entre a posse de veículos no RNTRC e no controle do TRIC, de forma que o possuidor do veículo perante a ANTT seja apenas um,	A existência de dois possuidores diferentes do mesmo veículo em sistemas diferentes poderia dificultar a identificação do real infrator em casos de irregularidades. Sugere-se que a coerência prescrita no art. 5º da Resolução ANTT nº 5.840, de 2019, seja mantida, mesmo que haja mudança na redação.

Quadro 31: Contribuição Despacho SUFIS SEI 13332909

A contribuição refere-se à manutenção do previsão que consta do art. 5º da Resolução ANTT nº 5.840/2019, que diz que além dos veículos de propriedade do requerente, poderão ser habilitados para a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas os veículos que estejam na posse do transportador solicitante de Licença Originária ou de modificação de frota cadastrados no RNTRC.

GERAR/SUROC (NOTA TÉCNICA SEI 10120442)

No que diz respeito à GERAR as contribuições da NOTA TÉCNICA - ANTT 1185, estruturadas no Quadro x, referem-se a esclarecimento de assuntos já abordados do normativo e atualização de dispositivos existentes.

Normativo	Assunto	Contribuição	Justificativa
Resolução ANTT nº 5.840/2019	Licença Complementar de Trânsito	Incluir a outorga de Licença Complementar de Trânsito pela Diretoria Colegiada e os requisitos necessários para solicitação pelo representante legal único.	A Licença Complementar de Trânsito é prevista no ATIT item 19 art. 14. Porém, conforme pode ser verificado na Resolução 5840/2019, não há previsão sobre o tema. Apesar disso, a ANTT autoriza o trânsito pelo território nacional por meio de um COMUNICADO GERAR/SUROC mediante resposta a correspondência encaminhada diretamente pelo Organismo. Além disso, não há informações disponíveis sobre representante legal da empresa no país e nem dos veículos autorizados no SCF.
	Viagem Ocasional - transportador estrangeiro	Incluir a autorização de viagem ocasional para transportador estrangeiro e os requisitos necessários.	De forma análoga, à autorização de trânsito para transportador estrangeiro, a autorização de viagem ocasional estrangeira é um COMUNICADO GERAR/SUROC emitido em resposta a e-mail encaminhado pelo país de origem do transportador. Além disso, não informações disponíveis sobre representante legal da empresa no país e nem dos veículos autorizados no SCF.
	Veículo de apoio operacional - VAO	Incluir informação sobre os requisitos de habilitação de veículo tipo VAO em Licença Originária e Viagem Ocasional.	Apesar de o conceito de VAO (veículo de apoio operacional) estar definido no item 11 do Art. 19 do Decreto nº 99.704/90 (ATIT), não há regulamentação sobre as condições para habilitação. Sugerimos incluir a informação sobre os requisitos de habilitação de veículo tipo VAO em Licença Originária e Viagem Ocasional. Internamente, adota-se o entendimento de que os veículos abaixo de 8t, tonelagem mínima definida na Resolução GMC 26/2011, só podem ser habilitados como VAO.
	Licença Originária - cancelamento	Reavaliar a pertinência do prazo de 300 dias previsto na Resolução 5.840/2019 e alterar a Resolução 5.818/18 para incluir todas as hipóteses de cancelamento de Licenças.	No cancelamento de Licença Originária quando da não apresentação de Licença Complementar correspondente (art.12, parágrafo primeiro da Resolução ANTT nº 5.840/2019). Atualmente, a Resolução ANTT nº 5.818/18 prevê a delegação da competência para o cancelamento a pedido de Licença Originária. Assim, o cancelamento previsto art. 12 da Resolução nº 5.840/2019 depende de Resolução da Diretoria Colegiada o que demanda um tempo maior para instrução e encaminhamento e aprovação do processo que reúne vários cancelamentos.
	Viagem ocasional de carga própria	incluir a possibilidade de autorização de veículos de categoria aluguel em autorização de viagem ocasional de carga própria.	Não há impedimento para o transporte de carga própria em veículo de categoria aluguel. E em função disso, a própria SUROC, a despeito do previsto na atual Resolução ANTT 5.840/2019, tem autorizado a viagem ocasional para o transporte de carga própria em veículos de categoria aluguel.
Resolução ANTT nº 5.583/2017	Modificação de frota - Peru	Incluir na norma artigo sobre a substituição concomitante de veículos habilitados por veículos de mesma capacidade e acerca da exclusão e inclusão concomitante de conjuntos veículos com menos capacidade total de transporte.	A Resolução ANTT nº 5.583, de 22 de novembro de 2017 trata, dentre outras coisas, dos procedimentos para gerenciar a disponibilização de cotas, em termos de capacidade de transporte, já habilitadas e a habilitar para o transporte entre Brasil e Peru. A partir de questionamento do setor quanto à possibilidade de substituição de veículos, da frota já habilitada, sem alteração de cotas foi feita consulta à Procuradoria que emitiu o Parecer n. 00327/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (50500.089880/2021-25). Ficou consignado o entendimento de que a solicitação de exclusão e inclusão concomitante de veículos com a mesma capacidade de carga em Licença Originária para o Peru é permitida sem que implique a entrada na fila de espera. Ainda, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 5993/2021/COTIM/GERAR/SUROC/DIR esclareceu que a solicitação de exclusão e inclusão de veículos de diferentes capacidades na frota habilitada para o Peru gera a disponibilização de cota para habilitação de veículos que consta na fila de espera publicada no Portal da ANTT em qualquer contexto de pedido de modificação de frota.



Documento assinado eletronicamente por **GIZELLE COELHO NETTO, Especialista em Regulação**, em 05/05/2023, às 21:06, 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 **ERICA CORREIA DE ALMEIDA, Coordenador(a)**, em 05/05/2023, às 21:07, 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 **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 05/05/2023, às 21:11, 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 **JOSE AIRES AMARAL FILHO, Superintendente**, em 08/05/2023, às 11:25, 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, informando o código verificador **16717284** e o código CRC **B890D904**.