



RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE RESULTADO REGULATÓRIO

(PRELIMINAR OU FINAL)

SEI Nº XXXXXXX

Interessado: SUESP

Referência: 50500.075330/2023-91

Processos Relacionados: 50500.001963/2010-48 e 50500.070494/2015-11.

Assunto: Relatório de ARR

EMENTA: AVALIAÇÃO DE RESULTADO REGULATÓRIO DE APERFEIÇOAMENTO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA APURAÇÃO DE INFRAÇÕES E APLICAÇÕES DE PENALIDADES, DISCIPLINADO PELA RESOLUÇÃO Nº 5.083, DE 27 DE ABRIL DE 2016.

Palavras-chaves: Avaliação de Resultado Regulatório – ARR; Processo Administrativo Sancionador; Apuração de Infrações; Aplicação de Penalidades.

SUMÁRIO EXECUTIVO

A presente Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) tem como objetivo avaliar a implementação e a efetividade da Resolução nº 5.083/2016, que aprovou o "Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização".

Para tanto, foram analisadas e comparadas as Resoluções nº 5.083/2016 e a de nº 442/2004 (revogada pela de nº 5.083/2016), com o intuito de identificar as alterações, inclusões e exclusões de comandos legais, e o impacto dessas mudanças na celeridade, transparência e eficiência do processo sancionador no âmbito da ANTT.

Ainda com o intuito de subsidiar os trabalhos, foram analisadas as contribuições apresentadas pelas superintendências da ANTT, no âmbito da Consulta Interna promovida, que atuam no âmbito do processo sancionador, dessa forma avaliando as evidências que possam comprovar os ganhos obtidos e justificar futuros aprimoramentos da regulação em comento.

Com base na avaliação proferida no capítulo 5. ANÁLISE da presente ARR, conclui-se que a publicação e a aplicação da Resolução nº 5.083/2016, desde 2016 até os dias atuais, conferiu ganhos significativos ao processo sancionador da Agência, aumentando a celeridade, a transparência e a eficiência desse processo.

Contudo, apesar dos ganhos já obtidos, faz-se necessários que alguns assuntos sejam avaliados com vistas a revisar e aprimorar alguns comandos legais regulamentados pela Resolução nº 5.083/2016, com o objetivo de tornar o processo sancionador ainda mais célere e eficiente.

1. PROPÓSITO E ENQUADRAMENTO DA ARR

Em ambos os tópicos, poderão ser marcados um ou mais itens.

1.1. Qual tipo de ARR (propósito)?

Tipo	Subtipo
<input type="checkbox"/> Avaliação Executiva	
<input type="checkbox"/> Avaliação de Processos	<input type="checkbox"/> Avaliação de Desenho <input type="checkbox"/> Avaliação de Implementação <input type="checkbox"/> Avaliação de Governança
<input checked="" type="checkbox"/> Avaliação de Impacto	<input type="checkbox"/> Avaliação de Impacto Strictu Sensu <input checked="" type="checkbox"/> Avaliação de Resultado
<input type="checkbox"/> Avaliação Econômica	<input type="checkbox"/> Avaliação Econômica Strictu Sensu <input type="checkbox"/> Avaliação de Eficácia

- **Avaliação Executiva** – A partir da análise qualitativa do problema regulatório, dos resultados da aplicação do normativo ou mesmo dos processos, pontos relevantes podem ser levantados, permitindo uma avaliação breve. Seu uso é exclusivo para normativos contidos na Agenda Regulatória para revisão;
- **Avaliação de Processos** – Busca verificar os processos de implementação da ação regulatória e sua contribuição para os resultados.
- **Avaliação de Impacto** – consiste na verificação da eficácia no cumprimento dos objetivos, buscando avaliar se a regulação atuou de fato sobre o problema regulatório, bem como demais impactos gerados, sua distribuição entre os grupos afetados e a ocorrência de resultados não previstos.
- **Avaliação econômica** – Verifica se os benefícios atribuídos à ação regulatória justificam os custos, ou seja, se os custos incorridos foram superados pelos benefícios obtidos.

Os subtipos de cada categoria estão detalhados no manual de AIR, Monitoramento e ARR.

1.2. Qual o enquadramento da motivação:

ARR obrigatória, conforme o Decreto nº 10.411/2020	() dispensa de AIR por urgência (AIR deve ser realizada em até 03 anos da entrada em vigor da regulação).
ARR eletiva, conforme o Decreto nº 10.411/2020	() ampla repercussão na economia ou no País; (X) existência de problemas decorrentes da aplicação do referido ato normativo; () impacto significativo em organizações ou grupos específicos; (X) tratamento de matéria relevante para a agenda estratégica do órgão; (X) vigência há, no mínimo, cinco anos.
ARR Eletiva - outras motivações (boas práticas)	(X) Porque é necessário avaliar os efeitos de determinada regulação para: () aperfeiçoar a regulação sob análise, () revisar as AIRs, e () auxiliar nas ações regulatórias futuras. () Clausula de caducidade ou sunset clause constantes do ato normativo () solicitações externas de atores interessados () recomendações de órgãos de controle () revisão do estoque regulatório

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DA AÇÃO REGULATÓRIA A SER AVALIADA

Em 24/11/2009 foi emitida a Nota Técnica nº 062/2009/SUREG (SEI nº 4630275) informando que *“as modificações trazidas pelas Resoluções ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, e nº 3.192, de 8 de julho de 2009, e pela Deliberação nº 182, de 8 e julho de 2009, tornaram oportuno um reexame do processo sancionador em função das alterações organizacionais e das competências decisórias”*. Adicionalmente, é informado que a Resolução nº 442/2004 não estaria atendendo, *“em alguns pontos, ao disposto na Lei nº 9.784/1999”, “que regulamenta as normas gerais do processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, bem como não se debruça sobre procedimentos e entendimentos jurídicos já firmados no âmbito desta Autarquia”*. Além disso, são informadas necessidades de atualização de artigos e aprimoramento da técnica legislativa da Resolução, necessidades estas que justificariam a revisão da Resolução nº 442/2004.

Neste contexto foi elaborado o Plano do Projeto *“Revisão do Processo Administrativo Sancionador”* (SEI nº 4630275), que teve como objetivo revisar a Resolução nº 442/2004 *“com vistas à eliminação de inconsistências e aprimoramento de seus procedimentos no que tange à celeridade, transparência e eficiência na aplicação de penalidades”*. A Justificativa para a execução do Projeto consistiu no seguinte:

O processo administrativo sancionador da ANTT, regido pela resolução nº 442/2004, bem como por normativos setoriais, como a Resolução nº 2.689/2008, apresenta inconsistências que prejudicam a efetiva penalização dos infratores da legislação de transportes, dentre as quais se destacam: a restrição de competência para julgamento, inadequação de prazos processuais, ambiguidade de procedimentos, falta de definição clara dos critérios de julgamento; ineficácia do mecanismo de agravantes e atenuantes, tratamento diferenciado de conveniados da Agência Reguladora, medidas cautelares inócuas, procedimentos supérfluos, ausência de balizas para a celebração de acordos substitutivos ou de ajustamento de conduta, entre outros.

Desse modo, mister revisão das normas para sua adequação aos critérios de eficácia e eficiência constitucionalmente exigidos da Administração Pública, e aperfeiçoamento dos mecanismos de sanção à disposição da ANTT.

Posteriormente, em 24 de setembro de 2013 foi enviado às unidades organizacionais da ANTT o Ofício Circular nº 009/2013 (SEI nº 4630275), encaminhando os resultados do estudo de *“Consolidação das Resoluções da ANTT”*, elaborado pelo Consórcio Estudos Regulatórios (SEI nº 4630275). Esse estudo foi encaminhado às superintendências da ANTT consolidado em uma minuta de Resolução, que solicitou a manifestação das áreas sobre o assunto, além de sugestões para o aprimoramento do processo administrativo sancionador, com vistas a avaliar a *“viabilidade de se uniformizar os procedimentos de apuração de infração e aplicação de penalidades”* no âmbito da ANTT.

Por meio da Nota Técnica nº 004/2015/SUREG/ANTT, de 29/01/2015 (SEI nº 4630275), foram analisadas e consolidadas as contribuições recebidas das unidades organizacionais da ANTT, e proposta a realização de Processo de Participação e Controle Social - PPCS sobre a minuta de Resolução anexa à referida Nota. A proposta de submissão da matéria ao PPCS foi analisada pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) por meio das seguintes manifestações:

- Parecer nº 689/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 04/02/2015 (SEI nº 4630275); e
- Nota Técnica nº 4.240/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 12/3/2015, (SEI nº 4630273).

Em manifestação, a PF-ANTT sugeriu alguns ajustes na minuta de Resolução e informou não haver óbice à realização do PPCS.

A proposta de realização do PPCS foi aprovada pela Diretoria da ANTT por meio da Deliberação nº 094, de 19 de março de 2015 (SEI nº 4630273), sendo publicado no D.O.U., em 23 de março de 2015, o Aviso de Audiência Pública nº 002/2015 (SEI nº 4630273). O período para recebimento de contribuições foi de 23/03/2015 a 23/04/2015, e a Sessão Pública Presencial realizada em 8/4/2015.

Com o objetivo de documentar a realização da Audiência Pública nº 002/2015, foi instaurado o Processo nº 50500.070494/2015-11.

Em 15/09/2015 foi emitido o Relatório da Audiência Pública nº 002/2015 (SEI nº 1799922), consolidando as contribuições recebidas bem como apresentando a análise sobre essas contribuições. Anexo ao Relatório, foi encaminhada à Diretoria a minuta de Resolução ajustada considerando as contribuições recebidas no processo de PPCS (SEI nº 1799937). A proposta de aprovação do Relatório de PPCS foi analisada pela PF-ANTT por meio dos seguintes pareceres:

- Parecer nº 13.599/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 08/08/2015 (SEI nº 1799937); e
- Parecer nº 13.853/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 12/12/2015 (SEI nº 1799937).

Os pareceres apresentaram algumas sugestões de ajustes na minuta de Resolução e manifestaram por não haver óbice à aprovação do Relatório do PPCS. Desta forma, os autos foram encaminhados à Diretoria para deliberação.

Em 27/04/2016, por meio da Deliberação nº 114-A, a Diretoria da ANTT aprovou o Relatório da Audiência Pública nº 2/2015 (SEI nº 1799952). Nessa mesma data, a Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, foi assinada pelo Diretor-Geral da ANTT (SEI nº 1799952), sendo publicada no D.O.U. no dia 02/05/2016.

A Resolução nº 5.083/2016 entrou em vigor 45 dias após a data de sua publicação no D.O.U., a saber, em 16/06/2016. Desde essa data a Resolução nº 5.083/2016 tem sido aplicada, até os dias atuais, fazendo-se necessário, portanto, a avaliação dos resultados de sua aplicação.

2.1. Qual o problema regulatório original?

- a) inconsistências que prejudicam a efetiva penalização dos infratores da legislação de transportes;
- b) restrição de competência para julgamento;
- c) inadequação de prazos processuais;
- d) ambiguidade de procedimentos;
- e) falta de definição clara dos critérios de julgamento;
- f) ineficácia do mecanismo de agravantes e atenuantes;
- g) tratamento diferenciado de conveniados da Agência Reguladora;
- h) medidas cautelares inócuas;
- i) procedimentos supérfluos; e
- j) ausência de balizas para a celebração de acordos substitutivos ou de ajustamento de conduta.

2.2. Quais eram os objetivos pretendidos?

O processo que tratou da revisão e da publicação da Resolução nº 5.083/2016 não se encontra instruído com documento do tipo Análise de Impacto Regulatório (AIR), ou semelhante. Assim, infere-se que o objetivo geral da ação era a “*eliminação de inconsistências e aprimoramento de seus procedimentos no que tange à celeridade, transparência e eficiência na aplicação de penalidades*”, conforme exposto no Plano do Projeto “*Revisão do Processo Administrativo Sancionador*” (4630275, pg. 48), da Agenda Regulatória, que tinha como objeto a revisão da Resolução nº 442/2004, assim como o atendimento das seguintes premissas:

- a) Reexame do processo sancionador em função das alterações organizacionais e das competências decisória;
- b) Atender ao disposto na Lei nº 9.784/1999 e regulamentar as normas gerais do processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal consolidando procedimentos e entendimentos jurídicos já firmados no âmbito da ANTT; e
- c) Aprimoramento da técnica legislativa da Resolução com vistas à eliminação de inconsistências e aprimoramento de seus procedimentos visando celeridade, transparência e eficiência na aplicação de penalidades.

2.3. Qual foi a lógica para escolha da alternativa proposta?

Face à não identificação de AIR ou documento semelhante, infere-se que a lógica adotada foi a de identificação das necessidades de alteração da Resolução e proposição dessas alterações, após análise e debate entre as áreas afetadas, no âmbito de uma minuta submetida a Processo de Participação e Controle Social (PPCS), consistindo em alternativa única.

2.4. Quais eram os resultados e impactos esperados?

Face à não identificação de AIR ou documento semelhante, infere-se que os resultados/impactos esperados foram:

- a) Aumentar a celeridade do processo sancionador;
- b) Aumentar a transparência do processo sancionador; e
- c) Aumentar a eficiência do processo sancionador.

3. OBJETIVOS DA ARR

Avaliar o(s) impacto(s) decorrente(s) da revisão da Resolução nº 442/2004, que culminou com a publicação da Resolução nº 5.083/2016, no intuito de verificar se os objetivos almejados foram atingidos.

4. METODOLOGIA

Tomando como ponto de partida a inexistência de uma análise *ex ante* de impacto regulatório (AIR) preliminar ou documento semelhante nos autos do processo de implementação da regulação, e por não terem sido identificados indicadores de avaliação e periodicidade de monitoramento que subsidiassem uma avaliação *a posteriori* da implementação da Resolução nº 5.083/2016, optou-se inicialmente por uma pesquisa documental e de levantamentos *ex post* com base nas informações fornecidas pelas áreas e no registro processual da alteração normativa. Nessa pesquisa, foi identificado que a publicação da Resolução nº 5.083/2016 tinha os seguintes objetivos:

- a) Aumentar a celeridade do processo sancionador;
- b) Aumentar a transparência do processo sancionador; e
- c) Aumentar a eficiência do processo sancionador.

Posteriormente, foi realizada uma análise comparativa dos comandos legais estabelecidos nas Resoluções nº 442/2004 e nº 5.083/2016, de forma a identificar as alterações realizadas na regulação com o objetivo de avaliar estas quanto ao atingimento dos objetivos pretendidos no processo de revisão do processo sancionador - Quadro Comparativo de Resoluções(16629590).

Procedida a análise comparativa, foi possível identificar em maiores detalhes as alterações normativas promovidas com a publicação da Resolução nº 5.083/2016 (e suas alterações até os dias atuais), e avaliar qualitativamente de forma preliminar, os ganhos obtidos com a publicação do normativo.

Com o objetivo de subsidiar essa análise inicial, foi promovida Consulta Interna (CI) às superintendências da ANTT que aplicam o processo sancionador (16628993). No âmbito da CI as superintendências apresentaram dados e informações, os quais foram utilizados como evidências que demonstram o alcance dos objetivos, os impactos, assim como, necessidades de aprimoramento da Resolução nº 5.083/2016.

Os dados e informações recebidos das superintendências foram analisados pela equipe técnica, sendo triados e selecionados de acordo com os seguintes critérios:

- a) sua pertinência ao assunto;
- b) qualidade e significância dos dados (especialmente de tabelas e gráficos);
- c) série histórica dos dados (se abrange os períodos prévio e posterior à publicação da Resolução nº 5.083, no ano de 2016); e
- d) capacidade de contribuir com a análise e possibilitar inferências.

Neste contexto, foram consideradas as contribuições relacionadas ao assunto que apresentavam, de forma mais expressiva, dados referentes a períodos (série histórica), bem como as informações relevantes que pudessem contribuir com a análise.

Foram utilizadas metodologias de análise qualitativa e quantitativas. É importante sinalizar que os dados representam amostragens de áreas específicas da Agência ou setores/segmentos de transporte. Não sendo assim, informações consolidadas no âmbito da Agência como um todo.

Desse modo, as evidências qualitativas e quantitativas, mesmo que segmentadas e parciais quanto à sua distribuição e alocação no tempo (série histórica), foram utilizadas para tentar demonstrar, explicar e/ou justificar as situações analisadas previamente, no intuito de substanciar, e subsidiar ou refutar as conclusões iniciais.

Como resultado da análise, tem-se que os objetivos alcançados puderam ser confirmados com base nas informações apresentadas pelas áreas, parte qualitativa (declarações das áreas), parte quantitativa (dados objetivos e mensuráveis), ambas segmentadas por modalidade de transporte e/ou unidade organizacional da ANTT.

Neste contexto, não são apresentadas informações gerais e consolidadas resultantes de indicadores ou da implementação de planos de monitoramento que englobem a Agência como um todo, o que seria desejável. Contudo, isso não compromete a análise e seus resultados, visto que conclusões parciais/segmentadas possibilitam uma percepção setorial sobre o assunto e inferências para o universo da Agência como um todo.

Ademais, importante frisar que as áreas apresentam resultados diferentes, no que se refere à aplicação e à condução do processo sancionador, face às particularidades, complexidade de gestão e o porte de cada segmento regulado, o que explica e justifica essas diferenças.

A análise promovida e seus resultados são apresentados ao longo do capítulo 5 da presente ARR, e os encaminhamentos e recomendações são objeto do seu capítulo 6.

5. ANÁLISE

A análise realizada é apresentada a seguir, estruturada em 5 subcapítulos (itens 5.1 a 5.5), de forma a possibilitar uma melhor compreensão dos trabalhos realizados.

5.1 Análise da evolução do Processo Sancionador no âmbito da ANTT

A Resolução nº 442 foi publicada no D.O.U. em 24/03/2004. Ao longo de sua vigência, e até a publicação da Resolução nº 5.083 no D.O.U., em 02/05/2016, a Resolução nº 442/2004 sofreu alterações promovidas pelos seguintes normativos da ANTT:

- a) Resolução nº 847, de 12 de janeiro de 2005 (publicada no D.O.U. em 17/01/2005); e
- b) Resolução nº 3.906, de 3 de outubro de 2012 (publicada no D.O.U. em 11/10/2012).

A título de conhecimento, informe-se que a Resolução nº 442/2004, quando da sua publicação, revogou os seguintes normativos:

- a) Resolução nº 152, de 16 de janeiro de 2003 (publicada no D.O.U. em 23/01/2003) – institui o Termo de Ajuste de Conduta – TAC; e
- b) Resolução nº 242, de 3 de julho de 2003 (publicada em 18/07/2003) – cria o Processo Administrativo Simplificado – PAS.

A Resolução nº 442/2004 também derogou os seguintes comandos legais:

- a) as disposições dos [Capítulos II, IV e V do Título V da Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002](#) (publicada no D.O.U. em 08/07/2002) – estabelece procedimentos para aplicação, processamento e arrecadação de multas no âmbito do Decreto 2.521/1998 (Transporte Rodoviário de Passageiros);
- b) dos [Capítulos I, II e IV do Título I da Resolução nº 44, de 4 de julho de 2002](#) (publicada no D.O.U. em 12/07/2002) – estabelece procedimentos para aplicação, processamento e arrecadação de multas por infração às disposições previstas no Regulamento dos Transportes Ferroviários e nos contratos de concessão; e
- c) dos [Capítulos II, III, IV e V do Título II da Resolução nº 106, de 17 de outubro de 2002](#) (república no D.O.U. em 23/10/2002) – regulamentação da implantação do Vale-Pedágio obrigatório.

Por sua vez, a Resolução nº 5.083/2016 também sofreu alterações ao longo do tempo, pelos seguintes normativos:

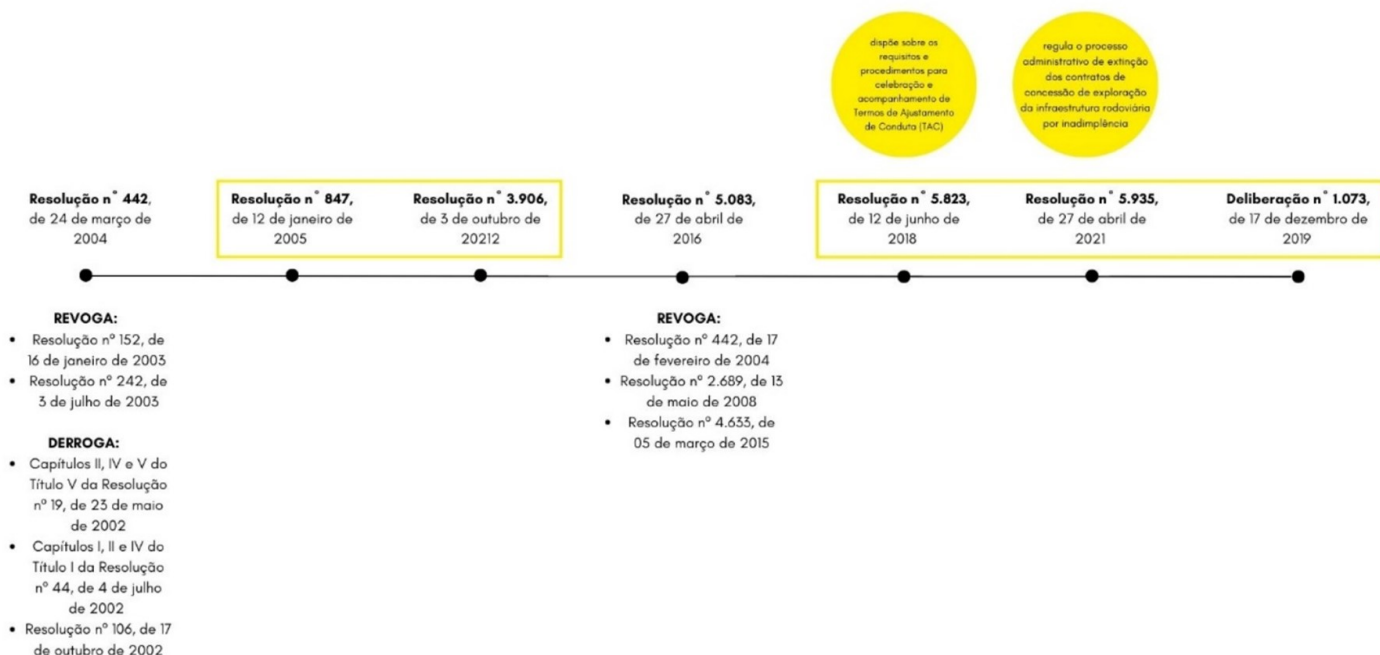
- a) Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018 (publicada no D.O.U. em 14/06/2018) – dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC);
- b) Resolução nº 5.935, de 27 de abril de 2021 (publicada no D.O.U. em 28/04/2021) – regula o processo administrativo de extinção dos contratos de concessão de exploração da infraestrutura rodoviária por inadimplência; e
- c) Deliberação nº 1.073, de 17 de dezembro de 2019 (publicada no D.O.U. em 19/12/2019).

Adicionalmente, e a título de informação, a Resolução nº 5.083/2016 revogou os seguintes normativos:

- a) Resolução [nº 442, de 17 de fevereiro de 2004](#) (publicada no D.O.U. em 24/03/2004) – disciplina o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades;
- b) [Resolução nº 2.689, de 13 de maio de 2008](#) (publicada no D.O.U. em 16/05/2008) – estabelece procedimentos para aplicação de penalidades de advertência e multa na exploração da infraestrutura rodoviária federal administrada pela ANTT; e
- c) [Resolução nº 4.633, de 05 de março de 2015](#) (publicada em 26/03/2015) – normatiza, no âmbito da ANTT, a lavratura eletrônica de autos de infração, o trâmite e o processamento eletrônicos, a comunicação de atos e as manifestações nos processos administrativos.

A Figura 1 apresenta de forma gráfica a linha do tempo da evolução da regulação do processo sancionador no âmbito da ANTT, desde 2004 até os dias atuais:

Figura 1: Linha do tempo da evolução da regulação do processo sancionador no âmbito da ANTT.



Importante informar que até o ano de 2023 foram realizadas mudanças na estrutura organizacional e no Regimento Interno da ANTT, que resultaram em alterações nas dinâmicas das atividades, nos processos e nas competências das unidades organizacionais que compõem a Agência. Dentre as resoluções que promoveram tais alterações organizacionais, destacam-se as seguintes:

- Resolução nº 1, de 20 de fevereiro de 2002 (publicada no D.O.U. em 08/03/2002) – revogada pela Resolução nº 3.000/2009;
- Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009 (publicada no D.O.U. em 18/02/2009) – revogada pela Resolução nº 5.810/2018;
- Resolução nº 5.810, de 3 de maio de 2018 (publicada no D.O.U. em 10/05/2018) – revogada pela Resolução nº 5.888/2020;
- [Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020](#) (publicada no D.O.U. em 18/05/2020) – revogada pela Resolução nº 5.976/2022; e
- Resoluções nº 5.976 e nº 5.977, de 7 de abril de 2022 (publicadas no D.O.U. em 08/04/2022) – vigentes.

As Resoluções acima relacionadas caracterizam-se como os principais marcos das mudanças na estrutura organizacional da ANTT. Contudo, importante destacar que tais resoluções foram objeto de alterações e retificações ao longo do tempo, no entanto, configurando-se alterações de menor monta. A título de informação, e com o intuito de demonstrar a dinamicidade do processo de aprimoramento da estrutura organizacional da Agência, a última alteração da estrutura organizacional se deu com a publicação da Resolução nº 6.010, de 16 de fevereiro de 2023, publicada no D.O.U. em 17/02/2023 – para mais informações sobre as alterações/retificações sugere-se consultar o texto das Resoluções.

Assim, de modo a promover a adequada Análise de Resultado Regulatório (ARR) sobre o Processo Sancionador, a presente Análise considerará as alterações promovidas ao longo do tempo, desde a publicação da Resolução nº 442, em 24/03/2004, até os dias atuais, considerando-se tanto as publicações que trataram do processo sancionador quanto as alterações na estrutura organizacional/regimento interno da ANTT.

Neste contexto, as Resoluções nº 442/2004 e 5.083/2016, com suas alterações, serão objeto de análise e comparação no subcapítulo a seguir.

5.2 Análise comparativa das Resoluções nº 442/2004 e nº 5.083/2016

Inicialmente, a análise consistiu na comparação dos textos atualizados das Resoluções nº 442/2004 e nº 5.083/2016, contendo as alterações promovidas ao longo do tempo. Com o intuito de contribuir com a análise foi utilizada a ferramenta “Revisão>Comparar” do aplicativo *Microsoft Word*, facilitando assim a identificação das alterações, inclusões e exclusões de textos.

Note-se que a estrutura e a organização geral da Resolução nº 442/2004 foi mantida, sendo, portanto, realizadas alterações no seu texto que, ao final, conformaram a Resolução nº 5.083/2016. Infere-se que, devido à quantidade de alterações no texto da Resolução nº 442/2004, inclusive aquelas trazidas por resoluções anteriores à de nº 5.083/2016, optou-se, à época, pela republicação de todo o texto no formato de uma nova resolução, com novo número.

A análise buscou identificar as alterações/inclusões/exclusões de comandos legais e a sua classificação quanto aos objetivos estabelecidos no Plano do Projeto. Como referência, optou-se por considerar o Plano do Projeto “*Revisão do Processo Administrativo Sancionador*” (4630275, pg. 48), o qual estabeleceu como objetivo para a revisão da Resolução nº 442/2004 a “*eliminação de inconsistências e aprimoramento de seus procedimentos no que tange à celeridade, transparência e eficiência na aplicação de penalidades.*”

Considerando-se que não foram identificados nos autos dos processos nº 50500.001963/2010-48 e nº 50500.070494/2015-11 documento do tipo relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), ou documento diverso, mas com o objetivo de avaliar o impacto da regulação proposta à época, entendeu-se como adequado considerar, para efeito da presente análise, os seguintes objetivos para o Projeto “*Revisão do Processo Administrativo Sancionador*”:

- Aumentar a celeridade do processo sancionador;
- Aumentar a transparência do processo sancionador; e
- Aumentar a eficiência do processo sancionador.

Informe-se que no Plano do Projeto “*Revisão do Processo Administrativo Sancionador*” (4630275, pg. 48), consta a seguinte “Justificativa” para a sua execução:

O processo administrativo sancionador da ANTT, regido pela resolução nº 442/2004, bem como por normativos setoriais, como a Resolução nº 2.689/2008, apresenta inconsistências que prejudicam a efetiva penalização dos infratores da legislação de transportes, dentre as quais se destacam: a restrição de competência para julgamento, inadequação de prazos processuais, ambiguidade de procedimentos, falta de definição clara dos critérios de julgamento; ineficácia do mecanismo de agravantes e atenuantes, tratamento diferenciado de conveniados da Agência Reguladora, medidas cautelares inócuas, procedimentos supérfluos, ausência de balizas para a celebração de acordos substitutivos ou de ajustamento de conduta, entre outros.

Face à inexistência da definição detalhada dos objetivos almejados no âmbito do Plano do Projeto, bem como a inexistência de AIR sobre o assunto, as “inconsistências” mencionadas na “Justificativa” do Plano do Projeto foram analisadas.

Analisando-se as “inconsistências” foi possível concluir que todas as menções se enquadravam nos 3 (três) objetivos específicos definidos pela equipe de análise, a saber, o aumento de celeridade, da transparência, e da eficiência do processo sancionador. Desse modo, resta clara a aderência das “inconsistências” apresentadas como “Justificativas” do Projeto com os objetivos considerados para a presente análise.

Procedida a comparação das Resoluções nº 442/2004 e nº 5.083/2016, as alterações, inclusões e exclusões de textos nos referidos normativos foram identificadas e classificadas de acordo com os resultados esperados, estabelecidos com base nos objetivos específicos. Os resultados esperados são:

- a) Maior celeridade do processo sancionador;
- b) Maior transparência do processo sancionador; e
- c) Maior eficiência do processo sancionador.

A comparação das resoluções e a classificação das alterações pode ser visualizada no documento em anexo - Quadro Comparativo de Resoluções (16629590).

No subcapítulo 5.3 são apresentados dados e informações que demonstram o atingimento dos resultados almejados.

5.3 Análise preliminar quanto ao atingimento dos resultados esperados

Análise comparativa das Resoluções nº 442/2004 e nº 5.083/2016, identificou alterações, inovações e exclusões de comandos legais ao longo do período evolutivo do processo sancionador, desde os idos de 2004. No Quadro Comparativo de Resoluções (16629590) é possível identificar as ações que contribuiram para os 3 resultados esperados.

No que se refere à **maior celeridade** do processo sancionador, destacam-se as seguintes ações:

- a) aprimoramento da redação dos comandos legais e da estrutura do normativo, o que permite uma interpretação mais célere dos direitos, obrigações e procedimentos pelos interessados, e contribui para a redução da insegurança jurídica, em especial a judicialização de processos;
- b) simplificação administrativa de procedimentos, excluindo-se atividades identificadas como desnecessárias ao longo do tempo, como por exemplo a “Notificação de Infração”;
- c) a regulamentação do processo eletrônico, inclusive para a lavratura dos autos de infração, permite a instrução e tramitação dos processos de forma mais célere; e
- d) regulamentação do desconto para pagamento antecipado de multa (30%), o que permite a conclusão do processo em menor tempo, sem a necessidade da realização das etapas de defesa e recurso.

Já no que se refere à **maior transparência** do processo sancionador, destacam-se as seguintes ações:

- a) aprimoramento da redação dos comandos legais e da estrutura do normativo, o que permite uma interpretação mais clara e assertiva;
- b) a regulamentação do processo eletrônico, com a digitalização dos processos, facilita a consulta dos autos pelos interessados; e
- c) regulamentação da aposição de embargos de declaração, que visam o saneamento e a clareza processual.

Por fim, no que se refere à **maior eficiência** do processo sancionador, destacam-se as seguintes ações:

- a) uniformização de procedimentos no âmbito da ANTT, inclusive o transporte internacional e o vale-pedágio;
- b) regulamentação do processo eletrônico, que possibilita uma maior eficiência na utilização de recursos materiais (desestímulo ao uso de papel, movimentação e guarda de documentos etc.) e humanos (alocação de pessoal/analistas);
- c) definição de procedimentos relativos ao processo sancionador específicos para convênios, de acordo com suas especificidades e particularidades;
- d) redefinição de atribuições e responsabilidades dos gerentes, superintendentes e diretoria, em específico no que se refere a julgamento e análise de recursos;
- e) regulamentou a possibilidade de abertura e a instauração de processo administrativo pelos coordenadores regionais, tornando o processo mais eficiente e com menores custos para a Administração;
- f) atribuição de poderes para definição de aspectos procedimentais e documentais (modelos de documentos) às superintendências da ANTT, de forma a melhor adequarem às particularidades e especificidades dos setores geridos e regulados por cada área;
- g) regulamentação do Termo de Ajusta de Conduta (TAC), por meio de Resolução específica;
- h) regulamentação de medidas cautelares para todos os serviços geridos pela ANTT, medidas estas antes restritas aos serviços de transporte ferroviário;
- i) regulamentação do uso do Termo de Registro de Ocorrência – TRO, que possibilita o registro e a correção da ocorrência sem a necessidade da instauração de um processo administrativo, promovendo uma atuação mais eficiente e alinhada com a visão institucional da ANTT no que se refere à atuação responsiva;
- j) regulamentação das condições para a conversão de alguns tipos de penalidade em multa; e
- k) regulamentação do desconto para pagamento antecipado de multa (30%), o que permite a conclusão do processo em menor tempo, reduzindo-se eventuais custos administrativos da ANTT e maior eficiência na alocação de recursos materiais e humanos.

A seguir são apresentados dados e informações que demonstram o atingimento dos resultados almejados, com base em evidências apresentadas pelas unidades organizacionais da ANTT.

5.4. Informações e evidências sobre a aplicação da Resolução nº 5.083/2016

Considerando-se que as áreas finalísticas atuam diretamente no âmbito da implementação e monitoramento da matéria do processo sancionador, nessa seção serão apresentados contribuições, manifestações e dados resultantes do levantamento de informações que instruem o Processo SEI nº 50500.075330/2023-91, no âmbito da Consulta Interna (CI) promovida junto às seguintes superintendências da ANTT:

- a) Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS);
- b) Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER);
- c) Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD);
- d) Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS);

- e) Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC); e
- f) Superintendência de Gestão Administrativa (SUDEG).

A Consulta Interna teve como objetivo obter informações sobre a implementação da Resolução nº 5.083/2016 em suas respectivas áreas de atuação e identificar evidências que demonstrassem os resultados regulatórios da revogação da Resolução nº 442/2004 e a publicação da Resolução nº 5.083/2016 ao longo dos últimos anos. Desse modo, seria possível identificar impactos da regulação e subsidiar o processo de revisão da Resolução nº 5.083/2016.

Mais informações sobre a Consulta Interna podem ser obtidas por meio de consulta ao Relatório Simplificado da CI (16628993).

Concluída a CI, as contribuições/manifestações foram analisadas e consolidadas na Planilha de Contribuições Recebidas (16629018), sendo consideradas as contribuições relacionadas ao assunto da presente ARR, estruturadas de acordo com os 3 (três) resultados esperados, a saber:

- a) **Maior celeridade** do processo sancionador;
- b) **Maior transparência** do processo sancionador; e
- c) **Maior eficiência** do processo sancionador.

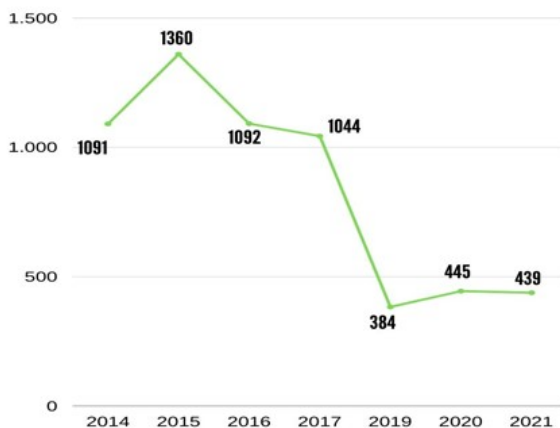
Importante mencionar que as contribuições a seguir apresentadas foram classificadas de acordo com os 3 (três) resultados esperados acima mencionados. Vale ressaltar que uma mesma contribuição, ou evidência, por vezes pode contribuir para o atingimento de um, dois ou até mesmo dos três resultados esperados. Dessa forma, optou-se por tratar a contribuição dentro do “resultado” (subitens 5.4.1 a 5.4.3) que se apresentava mais relacionado ao assunto. Um exemplo disso é a contribuição relativa à regulamentação do Art. 41 da Resolução nº 5.083/2016, que trata da apresentação de defesa pelo autuado, que além de promover uma **maior transparência** aos interessados sobre os requisitos para admissibilidade dos documentos, possibilitou a redução dos casos de documentos não conhecidos (**maior eficiência**), bem como permitiu o afastamento de alegações por desconhecimento da forma como devem ser apresentados, nos processos sancionadores simplificados ou ordinários (**maior celeridade**).

Passa-se então à análise das contribuições de acordo com cada resultado esperado.

5.4.1 Maior celeridade do processo sancionador

A GREF/SUFER apresentou evidências no sentido que o tempo médio de tramitação de processos, medido em dias, diminuiu ao longo do tempo, conforme demonstrado no Gráfico 1, que apresenta dados referentes aos períodos de 2014 a 2017 e 2019 a 2021:

Gráfico 1: Tempo médio de tramitação de processos nos períodos de 2014 a 2017 e 2019 a 2021.



Contudo não é possível afirmar, segundo a GREF/SUFER, que a redução desse tempo se deve somente à publicação da Resolução nº 5.083/2016, visto que outros fatores, como por exemplo a disponibilização de maior quantitativo de analistas pode ter resultado num menor tempo de tramitação, ou seja, numa maior celeridade e eficiência desse processo.

No que se refere ao aprimoramento de procedimentos e à simplificação administrativa, o que contribui para a maior celeridade do processo, a SUFIS informou:

A alteração textual realizada, com relação aos arts. 4º e 5º do anexo da Resolução ANTT Nº 442, de 17 de fevereiro de 2004, agora expressa nos arts. 4º e 5º do anexo da Res. Nº 5.083/2016, esclareceu quais infrações devem ser apuradas em rito simplificado ou ordinário, assim como definiu a competência para instauração do Processo Administrativo Ordinário também aos Superintendentes de Processos Organizacionais em suas esferas de competência, o que garante mais agilidade para a determinação do início de trabalhos de apuração de infrações mais graves, nas respectivas áreas de atuação. Ademais, a definição da competência das Comissões para a instrução dos processos, assim como da Diretoria Colegiada para o julgamento, aprimorou os processos de trabalho.

No que se refere à regulamentação do processo eletrônico, a SUFIS manifestou no sentido de que *“a lavratura dos autos de infração, permite a instrução e tramitação dos processos de forma mais célere”*, resultando em maior economia e celeridade processual.

Quanto ao pagamento de multas com desconto de 30%, a SUDEG apresentou as seguintes informações:

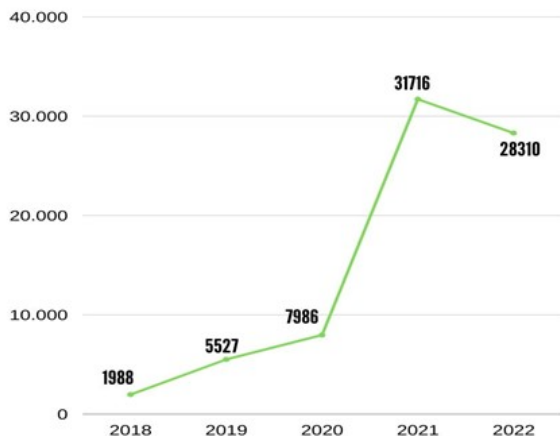
O art. 86. Da Resolução ANTT nº 5.083/2016 permitiu o desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de pagamento antecipado e a consequente aceitação da decisão pela aplicação da penalidade e renúncia tácita ao direito de interposição de recurso.

A significativa aceitação pela redução do valor da multa se deve à percepção de responsabilidade do autuado pela infração cometida e passa pela oportunidade de quitar a multa em condições especiais para o momento. Diversos benefícios foram alcançados, desde a celeridade em razão da renúncia à apresentação de Recurso, até a rápida finalização do processo administrativo antes que o cadastro do inadimplente seja registrado em sistemas de devedores e judicialização da cobrança.

Do ponto de vista Administrativo, além da transparência ao cidadão e da celeridade do processo, o impacto positivo desta ferramenta, é notória tanto na arrecadação, uma vez que a obrigação é satisfeita até anos antes quando comparada aos procedimentos de cobrança extrajudicial e judicial, cobrados quando vigente a Resolução 442/2004, além de mitigar demandas judiciais, e prevenir litígios onerosos para o Estado.

Por fim, a SUDEG apresentou informações que subsidiaram a construção do Gráfico 2, que demonstra o aumento do quantitativo de multas quitadas com desconto ao longo dos anos, no período de 2018 a 2022. Note-se que a quitação antecipada de multas, auferindo-se o benefício do desconto de 30%, propicia uma conclusão mais célere do processo, sem a necessidade da realização das etapas de defesa e recurso, contribuindo também para a maior eficiência do processo e economicidade de recursos públicos.

Gráfico 2: multas quitadas com desconto no período de 2018 a 2022.



Em complementação ao Gráfico 2, a SUDEG informou que entre o dia 1º/01/2023 e o dia 13/04/2023 haviam sido quitadas 2.722 multas com desconto – montante parcial referente aos primeiros meses do ano de 2023.

5.4.2 Maior transparência do processo sancionador

De acordo com manifestação da SUFIS, o aprimoramento da redação promovido com a publicação da Resolução nº 5.083/2016 permitiu uma maior clareza dos comandos legais, o que permite uma interpretação mais célere e assertiva dos dispositivos, obrigações e procedimentos pelos interessados, especialmente no que se refere às medidas cautelares e à apresentação de defesa e de recurso pelos autuados. A SUFIS afirma que o texto da Resolução nº 5.083/2016 clarificou pontos obscuros sobre a matéria, antes regulamentados no âmbito da Resolução nº 442/204, dessa forma propiciando maior transparência aos processos.

Com a mesma finalidade, a regulamentação do processo eletrônico, e a digitalização dos processos, facilitou a consulta dos autos pelos interessados, conforme manifestação da SUFIS:

Pelo art. 8º do anexo da Res. Nº 5.083/2016, foi regulamentado o direito do interessado a ter ciência, ter vista, obter cópias e conhecer decisões nos processos em que seja interessado, antes previsto pelo art. 1º, § 3º, II do anexo da Res. Nº 442/2004.

Conforme levantamento realizado, foram recebidos 133 (cento e trinta e três) pedidos de vistas, cópias ou acesso nos 67 (sessenta e sete) processos administrativos ordinários sob a competência da SUFIS após a vigência da Res. Nº 5.083/2016.

A previsão do sigilo processual estabelecida anteriormente pelos §§ 4º e 5º do anexo da Res. Nº 442/2004 foi substituída na Res. Nº 5.083/2016 pela definição da necessidade da condução dos processos nos termos da Política de Segurança da Informação e Comunicações vigente na ANTT, conforme art. 1º, § 3º de seu anexo.

Sobre este ponto, importa salientar que no âmbito do Supremo Tribunal Federal, pela AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – ADI 5371, foi decidido que “os processos administrativos sancionadores instaurados por agências reguladoras contra concessionárias de serviço público devem obedecer ao princípio da publicidade durante toda a sua tramitação, ressalvados eventuais atos que se enquadrem nas hipóteses de sigilo previstas em lei e na Constituição”.

A SUFIS detém a competência estabelecida pela Res. Nº 5.976/2022, em seu art. 33, IX, para “apurar as infrações à legislação de transportes rodoviário de cargas e passageiros, e de trânsito, incluindo aspectos cadastrais relativos à prestação de serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, por meio da instauração e instrução de processos administrativos simplificados ou ordinários, inclusive com a aplicação de medidas cautelares”.

Portanto, a decisão referente à ADI 5371 impactou os trabalhos nesta Superintendência pois, uma vez instaurado processo sancionador, tem-se franqueado o acesso aos autos a qualquer interessado, mesmo que não seja representante legal do infrator, desde que cumpridos os requisitos definidos pela Norma Administrativa NA/001-19/SUDEG-03. Assim, a quantidade de pedidos de acesso a processos sancionadores instaurados, em rito ordinário, tende a aumentar no contexto atual.

Conforme exposto pela SUFIS, o mecanismo de vistas ao processo, o qual propicia maior transparência, já tem sido usado pelos interessados. Além disso, aquela Superintendência informa que a implementação da AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – ADI 5371 impactou os seus trabalhos, e que o número de pedidos de vistas tende a aumentar. Informe-se que a referida ADI ainda carece de regulamentação no âmbito da Resolução nº 5.083/2016, a ser tratada no âmbito da revisão deste normativo.

Ainda sobre a vista de processos, a SUDEG apresentou o seguinte:

É fato que a alteração da Resolução [publicação da resolução 5.083/2016], no tocante a disposição de cópias e vistas de processos, trouxe relevante eficiência e maior transparência aos atos administrativos registrados nos processos sancionadores.

A disponibilização destes atos no sistema eletrônico de processamento, SIFAMA, ocorre em tempo real, bastando apenas o cadastro do usuário à plataforma por meio de seu representante legal. Após aprovação, os interessados conseguem consultar os processos digitais, momento em que se é gerado um protocolo de vistas no processo, que por limitação técnica essa gerência não possui meios de apurar o quantitativo efetivado pelas partes.

Apesar do comando existente, ainda assim os interessados protocolam solicitação de cópias via SEI ou e-mail institucional da Gerência. Nesse sentido, por meio dos registros existentes na atual gestão dessa GEAUT, foi possível extrair o quantitativo de pedido de cópias protocolados via SEI, direcionados à essa área de gestão de multas:

PEDIDO DE VISTA POR ANO					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
2.824	7.240	738	1.347	1.424	1.077

Analisando-se os dados apresentados pela SUDEG, observa-se um relevante quantitativo de pedidos de vistas de processo protocolados junto à ANTT (dados não contemplam os peticionamentos feitos via SIFAMA).

A regulamentação da oposição de Embargos de Declaração (EDs), no âmbito da Resolução nº 5.083/2016, teve como objetivo aumentar a transparência do processo sancionador. De acordo com manifestação da SUFIS, a eficiência dos Embargos de Declaração (EDs) estaria comprometida ao ser empregado como “recurso meramente protelatório” visto que “na prática, eles [os autuados] manejam tal recurso como uma terceira oportunidade de manifestação nos autos do PAS”. Segundo o GAB/SUFIS, este mecanismo teria sido pouco utilizado no âmbito da SUFIS, considerando-se o baixo quantitativo de embargos apostos junto àquela Superintendência:

- a) ano de 2023 (até o mês de abril): 01 ED;
- b) ano de 2022: 07 EDs; e
- c) ano de 2021: 01 ED.

Ainda sobre o assunto, a SUFER contempla:

(...) todos os Eds interpostos nesse período foram julgados improcedentes, posto que não foram identificadas omissões, contradições ou obscuridades nas decisões recorridas.

Em complemento e, nesse cenário, verifica-se que a grande maioria dos embargos de declaração opostos buscava na realidade o reexame de questões anteriormente apreciadas pelas autoridades julgadoras.

A SUROD apresentou manifestação alinhada à da SUFER, nos seguintes termos:

Os embargos de declaração foram uma das inovações trazidas pela Resolução 5.083/2016 que, apesar de terem sua utilidade, à vista dos princípios da ampla defesa e do contraditório, acabam sendo utilizados pelas recorrentes de forma excessiva, de forma a protelar o trânsito em julgado administrativo e a execução do crédito.

Neste sentido, temos que seria necessário se estudar formas de coibir o uso indevido de tal recurso pelos interessados, como, por exemplo, a criação de multa por litigância de má-fé, utilizada no âmbito do poder judiciário para tal fim.

A SUFIS também informou que a aposição de embargos de declaração no âmbito da quela superintendência “*não se mostrou frequente, em que pese o risco avaliado de que tais recursos pudessem ser analisados como oportunidade protelatória aos interessados, se interpostos sem embasamento e com mero objetivo de atrasar os processos, pois demandam resposta da Administração*”. A SUFIS, inclusive, opina no sentido de avaliar a manutenção desse dispositivo, regulamentado no Art. 56 da Resolução nº 5.083/2016.

Por sua vez, a GEAUT/SUDEG informou:

Os embargos de declaração foram instituídos pelo art. 56, § 2º da Resolução ANTT nº 5.083/2016 com o objetivo de questionar erro material, omissão, contradição ou obscuridade do órgão atuador no processo administrativo sancionador.

Do ponto desta Gerência, o baixo número de adesão a essa manifestação se justifica pela reconhecida eficácia técnica dos membros que atuam no processamento. Além disso, é costume da área técnica responsável pelas análises avaliarem permanentemente a legalidade dos atos e apreciarem as contraprovas de forma imparcial, o que reforça o compromisso com o cidadão e reflete na insignificante marca de embargos de declaração interpostos até aqui.

A título de registro, segue informações de embargos de declaração recebidos por ano por essa Gerência:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO POR ANO					
2018	2019	2020	2021	2022	2023
4	0	5	57	12	11

Assim, com base nessas manifestações, entende-se como adequado e oportuno que esse dispositivo (embargos de declaração) seja avaliado quando da revisão da Resolução nº 5.083/2016, seja no sentido de aprimorar a sua regulamentação ou de excluí-lo da regulação ora vigente.

5.4.3 Maior eficiência do processo sancionador

No que se refere à regulamentação e implementação do processo eletrônico a SUFIS informou que “*com a progressiva implementação do Sistema de Fiscalização, Autuação, Multas e Arrecadação – SIFAMA, o uso de documentos físicos, em papel, para a lavratura de autos de infração foi superado pela lavratura em documento eletrônico no próprio sistema*”. Adicionalmente, informou o seguinte:

A alteração promovida pelo art. 26 do anexo da Res. Nº 5.083/2016 ampliou as possibilidades para a lavratura do auto de infração, não apenas restrita à obrigatoriedade da lavratura no momento da constatação, como antes previsto pelo art. 21 do anexo da Res. Nº 442/2004, o que se alinha às novas formas de fiscalizar promovidas pela SUFIS, considerando-se as ações fiscalizatórias atuais também por monitoramento e auditoria, e não apenas por ação presencial, no contexto da atuação responsiva e fiscalização de 3 níveis. Porém, a SUFIS mantém orientações aos agentes fiscais no sentido do mais célere registro dos autos de infração lavrados nos sistemas da Agência.

[...]

Com relação aos processos sancionadores ordinários, seu processamento tem ocorrido por meio do Sistema Eletrônico de Informações – SEI, o que em muito promoveu maior economia e celeridade pela possibilidade da realização de atos processuais, notificações (correspondências eletrônicas com confirmação de entrega e leitura – e-mail r-post) e peticionamento pelos interessados, por meio eletrônico.

[...]

a regulamentação do processo eletrônico, por meio do anexo da Res. Nº 5.083/2016, trouxe a possibilidade de melhor economia processual pela redução da necessidade de uso de material de expediente decorrente da realização de atos processuais por meio eletrônico, e pela possibilidade do envio de notificações por correspondência eletrônica, o que reduz a necessidade do envio de documentos físicos com aviso de recebimento, no decorrer dos processos ordinários sob a SUFIS.

A GEAUT/SUDEG se manifestou de forma alinhada à SUFIS, nos seguintes termos:

Evidente o impacto na economia gerada com a inserção dos Processos Administrativos Simplificados no processamento eletrônico. Atualmente todos são criados pelo Sistema de Processamento de Multas – SPM (SIFAMA), ao passo que os processos dos sistemas legados, e que ainda se encontram em tramitação ativa, foram devidamente inseridos no SEI, tornando o procedimento não apenas mais econômico como também mais célere.

A inserção dos procedimentos administrativos de apuração de auto de infração em meio eletrônico ocorreram de forma gradativa, tendo iniciado em 2014 e finalizado em 2018. Atualmente não há mais a formação física de processos por essa Gerência.

Note-se que a regulamentação do processo eletrônico trouxe ganhos significativos em eficiência e também em celeridade e transparência processual.

No que se refere à redefinição de atribuições e responsabilidades dos gerentes, superintendentes e diretoria, em específico no que se refere a julgamento e análise de recursos, a SUFIS informou que “*a definição clara das competências quanto à instauração, instrução e julgamento nos processos aprimorou os processos de trabalho, de forma a tornar cristalino o fluxo do processo sancionador em rito ordinário*”, conferindo-se assim maior eficiência ao processo.

Quanto à uniformização e aprimoramento de procedimentos no âmbito da ANTT, a SUFIS informou o seguinte:

O atual formato de disponibilidade do Vale-Pedágio Obrigatório – VPO foi um avanço na simplificação do procedimento logístico pelo embarcador da carga, responsável pelo cumprimento da norma. Atualmente, a maioria absoluta das operações de transporte que requerem a antecipação do Vale-Pedágio é efetuada automaticamente por meio de softwares de frota e prestação de serviços dedicados a esse fim. Outro ponto positivo é que o tratamento igualitário do Vale-Pedágio proporcionou um entendimento geral sobre a norma e facilitou a adequação das partes envolvidas nessas operações.

[...]

A uniformização de procedimentos para todos os modais fiscalizados impactou positivamente no planejamento e execução de ações fiscalizatórias e no tratamento de infrações constatadas, pelo aprimoramento de procedimentos, promoção de maior celeridade (tratamento padronizado) e melhor eficiência.

Note-se, portanto, que a padronização de procedimentos no âmbito do Vale-Pedágio e demais serviços regulados pela ANTT conferiu maior eficiência e contribuiu para a maior celeridade dos processos.

Quanto à definição de procedimentos relativos ao processo sancionador específicos para convênios, de acordo com suas especificidades e particularidades, a SUFIS informou o seguinte:

A simplificação administrativa e a possibilidade de especificação em cada convênio sobre o trâmite do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades permitiram o aprimoramento do processo, melhor transparência e maior margem para diferenciações na forma de celebração de convênios conforme as condições verificadas de cada órgão ou entidade a serem conveniados.

Em complementação ao assunto, a SUDEG informou:

Sabe-se que há um senso de aprovação geral dos órgãos conveniados sobre a aplicação da Resolução ANTT nº 5.083/2016 ao contexto dos fatos geradores e suas particularidades. Certamente a presente resolução carece de aprimoramentos e simplificação no processamento dos autos, no entanto, quando comparada à obscura Resolução ANTT nº 442/2004, a aplicabilidade e compreensão dos termos foi significativa e aproximou os atos à realidade fática.

Observe-se que a Regulamentação trazida pela Resolução nº 5.083/2016 aprimorou procedimentos, contribuído assim para uma maior eficiência e transparência sobre a matéria.

Quanto à regulamentação de medidas cautelares para todos os serviços geridos pela ANTT, antes restrita aos serviços de transporte ferroviário, a SUFIS informou:

A regulamentação das medidas cautelares se mostrou um avanço por permitir aos superintendentes agirem cautelarmente para que se evite a ocorrência de danos irreparáveis por infração.

A alteração do texto pelo anexo da Res. Nº 5.083/2016 simplificou e trouxe clareza aos comandos legais.

No âmbito da atuação da SUFIS, foram publicadas 11 (onze) medidas cautelares, sendo 7 (sete) no ano de 2022 e 4 (quatro) no ano de 2023, pelas quais foram suspensas as operações de transporte por regulados em virtude do não cumprimento a requisitos essenciais para o transporte de passageiros ou por infrações ao regulamento do transporte de cargas.

Verificou-se que após a publicação de medidas cautelares, 6 (seis) regulados diligenciaram no sentido de adotarem providências para a adequação de sua operação, mesmo que de forma parcial.

Portanto, nota-se que a regulamentação constante do anexo da Res. Nº 5.083/2016 para a adoção de medidas cautelares e a possibilidade de sua aplicação no âmbito da SUFIS se mostrou um instrumento eficiente no sentido de sensibilizar os operadores de transporte para a necessidade de melhoria e adequação de sua atuação às normas, caso contrário a Superintendência tomará providências para a garantia da segurança e proteção dos usuários e outros entes regulados contra danos irreparáveis que possam vir a ocorrer da ação infracional.

Segundo a SUFIS, a aplicação de medidas cautelares visam a manutenção de nível de serviço de transporte adequado, e tem se apresenta como um eficiente instrumento para a gestão dos serviços de transportes terrestres.

Quanto à conversão de penalidade mais gravosa em multa, objeto do Art. 65 da Resolução nº 5.083/2016, a SUFIS informou:

Em verificação ao sítio da ANTT – ANTTlegis – e controles internos, notamos que constam duas deliberações da Diretoria Colegiada pela convalidação de pena não pecuniária em multa alternativa, dentre os 12 (doze) processos sancionadores ordinários instaurados pela SUFIS que já tiveram alguma deliberação publicada pela aplicação de sanção mais gravosa como suspensão ou cassação, ou sua convalidação.

DELIBERAÇÃO Nº 309, DE 20 DE OUTUBRO DE 2022 – converteu a penalidade não pecuniária prevista no inciso I em multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), conforme faculta o art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, a qual será aplicada cumulativamente com a multa fixada no referido inciso.

DELIBERAÇÃO Nº 38, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2023 – aplicou a pena alternativa de multa de que trata o art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, em desfavor da empresa Viação Esmeralda Transportes Ltda., CNPJ nº 04.229.706/0001-800, no valor de R\$ 23.092,05 (vinte e três mil noventa e dois reais e cinco centavos).

A SUFIS não dispõe de informações sobre a quantidade de sanções convertidas em multa alternativa em todos os processos ordinários instaurados anteriormente à Resolução nº 5.888/2020, quando a competência era atribuída à SUPAS.

Em função da transferência de competência da SUPAS para a SUFIS, processos ordinários em andamento na SUPAS, por ocasião da Resolução nº 5.888/2020, foram encaminhados para a continuidade dos trabalhos sob a SUFIS.

Dos 16 (dezesseis) processos ordinários recebidos pela SUFIS oriundos da SUPAS, 11 (onze) tiveram deliberações da Diretoria da ANTT pela aplicação de sanção mais gravosa, ou sua convalidação. Em 6 (seis) dos processos com deliberação, houve a convalidação de sanção mais gravosa em multa alternativa.

DELIBERAÇÃO Nº 217, DE 28 DE ABRIL DE 2020 – aplicou a pena de multa à empresa Happyturviagens e Turismo Ltda – ME, CNPJ nº 07.703.657/0001-64, no valor de R\$ 6.000,00 (seis mil reais).

DELIBERAÇÃO Nº 380, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2021 – aplicou a pena alternativa de multa no valor de R\$4.000,00, com fulcro no art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016 e no art. 4º, §§ 3º e 4º, da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

DELIBERAÇÃO Nº 104, DE 10 DE MARÇO DE 2022 – aplicou a pena de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil e reais) à empresa Global Tour Transportes e Turismo Ltda, CNPJ nº 93.215.721/0001-08, em conformidade com o art. 4º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

DELIBERAÇÃO Nº 36, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2023 – aplicou à empresa Guerino Seicento Transportes S/A, com fundamento no art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, a penalidade de multa no valor de R\$ 25.386,62 (vinte e cinco mil, trezentos e oitenta e seis reais e sessenta e dois centavos).

DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 9 DE MARÇO DE 2023 – convolveu a penalidade de cassação aplicada em multa, no valor de R\$ 31.756,18 (trinta e um mil setecentos e cinquenta e seis reais e dezoito centavos), nos termos do art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, e do art. 4º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

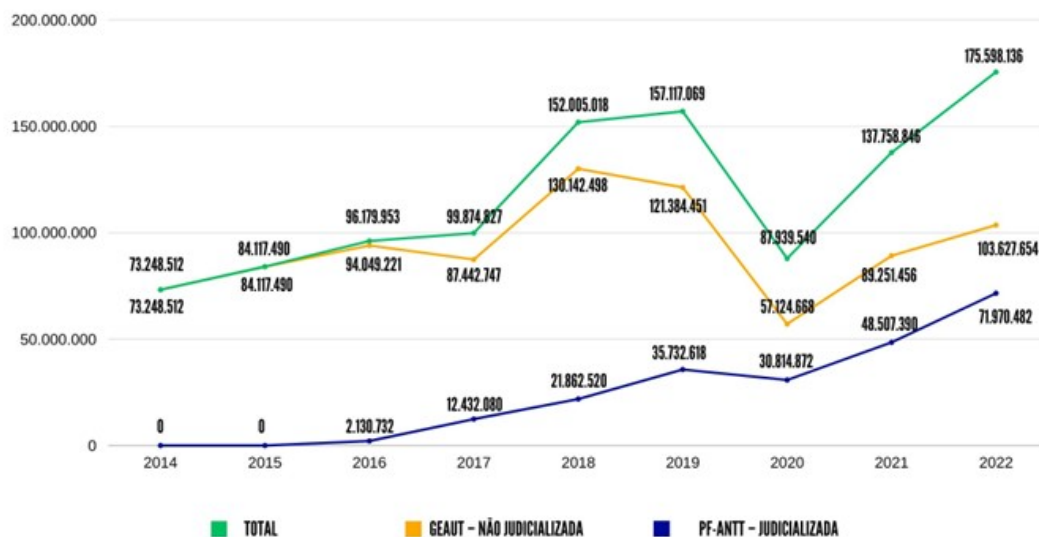
DELIBERAÇÃO Nº 87, DE 30 DE MARÇO DE 2023 – convolveu a penalidade de suspensão de mercados aplicada em multa, no valor de R\$ 20.596,47 (vinte mil quinhentos e noventa e seis reais e quarenta e sete centavos), nos termos do art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, e do art. 4º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003.

A possibilidade de conversão de penalidades mais gravosa em multa alternativa ampliou o espectro de possibilidades decisórias à Diretoria Colegiada, tendo em vista que a análise quanto aos critérios estabelecidos pelo art. 67 do Regulamento Anexo à Res. Nº 5.083/2016, dentre eles circunstâncias atenuantes, pode indicar que eventual pena de suspensão ou cassação se mostre desproporcional se considerada atuação da empresa no sentido de se comprometer a melhorar sua prestação de serviços, assim como pelo possível impacto aos mercados e usuários em caso de regulado que seja o único a prestar os serviços em determinada região. Nesse sentido, a Diretoria pode proceder à punição da empresa de forma pecuniária, em alternativa à paralisação da operação da empresa, se verificada a adequação e razoabilidade dessa conversão em multa ao caso analisado.

Note-se, portanto, que a conversão de penalidade mais gravosa em multa já tem sido aplicada pela ANTT, contribuindo para a maior eficiência da Agência na gestão dos serviços por ela geridos.

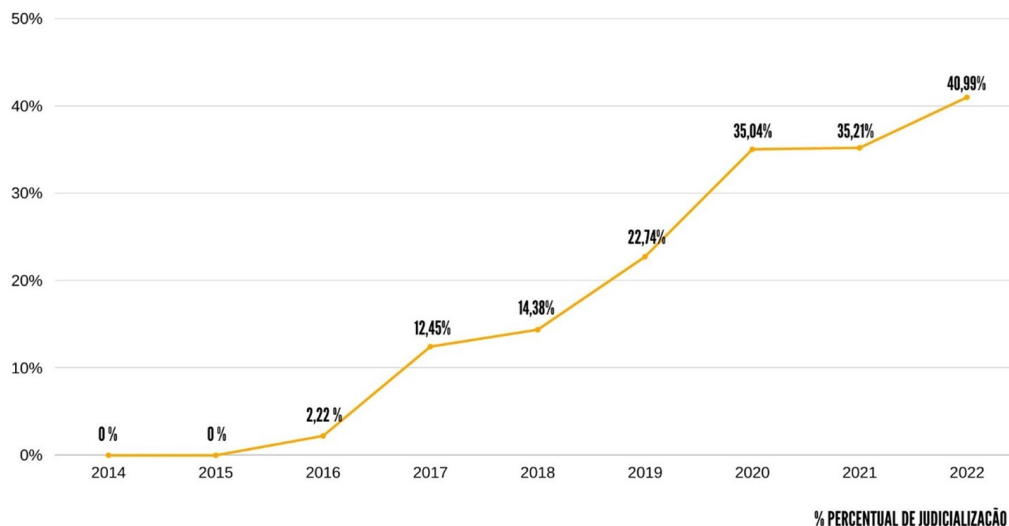
A definição de regras mais claras e a maior transparência trazida pela Resolução nº 5.083/2016 visam a redução de judicializações no âmbito do processo sancionador. Com base em dados fornecidos pela GEORF/SUDEG, é possível observar no Gráfico 3 o montante de cobranças administrativas feitas pela GEAUT/SUDEG (não judiciais), as cobranças judiciais promovidas pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), e o total de cobranças promovidas, no período de 2014 a 2022:

Gráfico 3: cobranças administrativas e judiciais promovidas no período de 2014 a 2022.



Por sua vez, no Gráfico 4 são apresentados dados referentes ao percentual de judicialização das cobranças, calculado por meio da divisão do montante de cobranças judiciais promovidas pela PF-ANTT pelo montante total de cobranças realizadas (soma das cobranças judiciais e não judiciais):

Gráfico 4: percentual de judicialização de cobranças no período de 2014 a 2022.



Observa-se, no Gráfico 4, um aumento de cobranças por via judicial no período de 2016 a 2022. Contudo, não se pode afirmar que o aumento dessas cobranças judiciais se deve exclusivamente à publicação e aplicação da Resolução nº 5.083/2016, podendo ser resultado de outros fatores. Desse modo, recomenda-se que tal situação seja melhor investigada, com vistas a eventuais aprimoramentos da regulação quando da revisão da Resolução nº 5.083/2016.

Quanto à atribuição de poderes para definição de aspectos procedimentais e documentais (modelos de documentos) às superintendências da ANTT, de forma a melhor adequarem às particularidades e especificidades dos setores geridos e regulados por cada área, a SUFIS manifestou no sentido de que *“a alteração promoveu maior agilidade e melhor adequação de procedimentos e documentos utilizados em ações fiscalizatórias desenvolvidas pela SUFIS, sem a necessidade da prévia definição em Resolução, como antes na Res. Nº 442/2004”*.

A Resolução nº 5.083/2016, em seu Art. 64, estabelece a possibilidade da Superintendência de Processo Organizacional competente, *“alternativamente à instauração ou continuidade do processo, firmar com sociedade empresária, concessionária, permissionária, autorizatória, transportador habilitado ou inscrito perante a ANTT, Termo de Ajuste de Conduta [...] visando à adequação da conduta irregular às disposições legais, regulamentares ou contratuais.”* Ressalte-se que única menção ao TAC, no âmbito da Resolução nº 5.083/2016, é apresentada no âmbito do seu Art. 64 – a Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018, é o normativo que *“dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT”*.

Apesar da Resolução nº 5.083/2016 não tratar da regulamentação do TAC, a COPAS/SUFER, manifestou que esse *“instrumento jurídico-regulatório é pouco utilizado pela SUFER”*. Adicionalmente, é apresentado que o TAC *“gera um esforço e trabalho muito grande para ANTT, nas fases de análise, celebração, acompanhamento, fiscalização, controle e encerramento, o que muitas vezes se mostra incompatível com a força de trabalho da ANTT”*.

Por sua vez, a CIPRO/SUROD informou que aprovou, estão em andamento ou já finalizou TACs com 21 concessionárias rodoviárias, que juntos somam valor superior a R\$ 2,4 bilhões (16582422). Note-se, portanto, que a SUROD tem feito uso expressivo e significativo do instrumento TAC.

Assim, mesmo não se tratando de assunto regulamentado pela Resolução nº 5.083/2016, entende-se que a manifestação da SUFER poderá ser avaliada quando da realização de processo de revisão da Resolução nº 5.823/2018, com vistas à uma possível simplificação administrativa e de redução de custos regulatórios no âmbito do TAC.

No que se refere ao Termo de Registro de Ocorrência (TRO), que possibilita o registro e a correção da ocorrência sem a necessidade da instauração de um processo administrativo, promovendo uma atuação mais eficiente e alinhada com a visão institucional da ANTT no que se refere à atuação responsiva, regulamentado pelos artigos 20 e 22 a 25 da Resolução nº 5.083/2016, tanto a SUFIS quanto a SUFER informaram não terem feito uso desse instrumento.

Informe-se que o TRO caracteriza-se pela “*comunicação formal da fiscalização da ANTT ao atuado, visando à correção de inconformidade que caracterize infração*”. Trata-se de um “*mecanismo preventivo no qual somente diante da não consecução dos requisitos ali prepostos dentro do prazo estipulado é que o auto de infração será lavrado*”. Importante destacar que “*esta especificação somente se aplica quando prevista em regulamentação específica ou contrato, previamente à abertura de processo administrativo*” (16421813).

A SUROD, por meio do documento Relatório Anual Circunstanciado 2022, informou o quantitativo de TROs aplicados no ano de 2022, às diversas Concessionárias Rodoviárias sob sua gestão, e quanto desses TROs foram convertidos em processos litigiosos, conforme a Tabela 1:

Tabela 1: quantitativo de TROs aplicados no ano de 2022 às Concessionárias Rodoviárias.

Concessionária	Termos de Registro de Ocorrência (TRO) aplicados – 2022	Processos Litigiosos – (SEI Litigioso 2022)
CRO	827	15
ECOSUL	770	4
AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT	762	23
VIA SUL	631	11
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	500	30
CONCEBRA	494	10
MSVIA	463	1
VIA BAHIA	427	66
TRANSBRASILIANA	410	45
AUTOPISTA LITORAL SUL	376	17
VIA 040	367	23
ECO101	327	7
ECO050	282	30
VIACOSTEIRA	280	1
AUTOPISTA PLANALTO SUL	219	8
AUTOPISTA FLUMINENSE	217	9
CONCER	158	29
ECOVIAS DO CERRADO	156	15
CCR RIOSP	56	4
CRT	54	7
RODOVIA DO AÇO	42	96
CONCESSIONARIA ECOVIAS DO ARAGUAIA S.A.	33	0
NOVADUTRA	27	0
ECOPONTE	24	0
CONCESSIONÁRIA VIA BRASIL BR-163	1	0
TOTAL	8.747	451

FONTE: Adaptado de Relatório Anual Circunstanciado 2022.

Com base nas informações apresentadas, é possível concluir que nem todas as superintendências da ANTT têm utilizado o instrumento TRO. Contudo, segundo a Tabela 1, percebe-se que a SUROD tem feito uso expressivo deste mecanismo, totalizando a aplicação de 8.747 (100%) Termos de Registro de Ocorrência somente no ano de 2022, em comparação aos 451 (5,1%) processos litigiosos gerados a partir dos autos de infração, o que permite inferir que o instrumento tem alcançado efetividade na redução do custo administrativo relacionado à instrução e tramitação de processos administrativos sancionadores.

Ademais, importante mencionar que, em consulta às áreas, não se identificou nenhuma manifestação contrária ao uso do TRO ou a sua inadequada regulamentação no âmbito da Resolução nº 5.083/2016. Contudo, esse mecanismo poderá ser objeto de discussão, quando da revisão da Resolução nº 5.083/2016, especialmente com o intuito de aprimorar sua regulamentação e aumentar sua eficiência e efetividade.

5.5 Conclusões e considerações finais

Com base na análise realizada, observa-se que ganhos significativos foram obtidos com a publicação e a aplicação da Resolução nº 5.083/2016, conforme evidências apresentadas e analisadas no âmbito do item 5.4 da presente ARR.

Observe-se, também, que as superintendências, por vezes, apresentam percepções diferentes sobre pontos regulamentos pela Resolução nº 5.083/2016, variando especialmente quanto à utilidade e o uso dos mecanismos nela regulamentados. Contudo, observa-se que a regulamentação desses mecanismos tem atendido, no geral, às necessidades do conjunto das superintendências, e também de áreas específicas da Agência.

Ao longo da avaliação proferida no capítulo 5. ANÁLISE do presente documento, observa-se que a grande maioria dos assuntos regulamentados no âmbito da Resolução nº 5.083/2016 atingiram os objetivos almejados, a saber, o aumento da celeridade, da transparência e da eficiência do processo sancionador. Contudo, entende-se que alguns assuntos, seja por ausência de evidências que possibilitassem a sua adequada avaliação, por manifestações negativas e/ou que não possibilitaram uma efetiva conclusão sobre o assunto, devem ser avaliados quando da revisão da Resolução nº 5.083/2016, no âmbito do projeto “*Aperfeiçoamento do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades disciplinado pela Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016*”, que compõe a Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2023/2024. Os assuntos que devem ser avaliados são:

- Uso indevido e protelatório dos Embargos de Declaração;
- Adequação da Resolução nº 5.083/2016 à Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI 5371, que trata da publicidade do processo sancionador (não sigiloso); e
- Aumento do quantitativo de judicializações apresentado pela GEORF/SUDEG no período 2016 a 2022, investigando os reais motivos e implicações dessa ocorrência; e
- Aprimoramento da regulamentação de TROs, caso identificada a necessidade.

Informe-se que durante a realização da Consulta Interna foram recebidas manifestações no sentido de aprimorar a Resolução nº 5.083/2016, não escopo da ARR ora realizada. Assim, recomenda-se que as seguintes manifestações também sejam analisadas no âmbito do projeto de revisão da Resolução nº 5.083/2016 que compõe a Agenda Regulatória da ANTT:

- Circunstâncias agravantes, atenuantes e reincidência (art. 67 da Res. 5.083/2016) – adicionalmente, poderá ser avaliada a “*continuidade delitiva*”, que se refere a várias infrações iguais em um curto intervalo de tempo;
- Adequação da Resolução nº 5.083/2016 à Lei nº 13.709/2018, que dispõe sobre o tratamento de dados pessoais;
- Adequação da Resolução nº 5.083/2016 ao Decreto nº 9.745/2019, que trata do Processo Eletrônico Nacional – PEN; e
- Cobrança de multas no âmbito do transporte internacional.

Com base em todo o exposto, conclui-se que a publicação e a aplicação da Resolução nº 5.083/2016 atingiu os objetivos esperados, auferindo ganhos significativos ao processo sancionador no âmbito da ANTT. Contudo apresenta-se como necessário o aprimoramento da citada Resolução, com vistas a tornar o processo sancionador ainda **mais célere e eficiente**, dessa forma melhor atendendo às necessidades da Agência e da sociedade, e também às recomendações de órgãos de controle sobre o assunto exaradas nos seguintes documentos, dentre outros:

- a) Relatório de Avaliação ANTT Exercício 2014-2018, de 1º/10/2019, elaborado pela Controladoria-Geral da União-CGU (1535443) – recomenda o estabelecimento de prazo para a conclusão do processo sancionador, incluindo as etapas intermediárias, e adoção de medidas com vistas ao aumento de sua celeridade; e
- b) Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2022-SUFER, de 22/02/2023, elaborado pela Auditoria Interna da ANTT (15582256) – recomenda o estabelecimento de prazo para a conclusão de Processo Administrativo Simplificado (PAS).

6. RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

Apresentados os resultados da Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) referente à publicação e à aplicação da Resolução nº 5.083/2016 desde 2016 até os dias atuais, recomenda-se que:

- a) o presente Relatório seja submetido à consideração superior e à Diretoria Colegiada da Agência, para aprovação e publicação no site da ANTT; e
- b) os assuntos elencados no subcapítulo 5.5 sejam avaliados no âmbito do projeto “*Aperfeiçoamento do processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades disciplinadas pela Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016*”, que compõe a Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2023/2024, objeto do processo SEI nº 50500.059694/2021-61.

7. REFERÊNCIAS

ANTT. Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004. Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24/03/2004.

ANTT. Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02/05/20216. Seção 1.

ANTT. Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018. Dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT para correção ou compensação de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14/06/2018. Seção1.

ANTT. 2022 Manual de Análise de Impacto Regulatório, Monitoramento e Avaliação de Resultado Regulatório (AIR, M & ARR). 4ª Edição. Brasília/DF, Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/3116054/0/Manual+de+AIR%2C+Monitoramento+e+ARR.pdf/7c098ff8-9cc4-73ad-61f3-7e82fc0ec474?t=1671197668983>. Acesso em: 20/04/2023.

ANTT. AUDITORIA INTERNA. Relatório de Auditoria Nº 09/AO/AUDIT/202. Brasília/DF, 22/02/2023.

ANTT. Relatório Anual Circunstanciado 2022. Brasília/DF, Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/aceso-a-informacao/transparencia-e-prestacao-de-contas/prestacao-de-contas-anuais/2022/relatorio-anual-circunstanciado-de-atividades-2022.pdf/view>. Acesso em: 25/04/2023.

CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO (CGU). Relatório de Avaliação – Agência Nacional de Transportes Terrestres – Exercícios 2014-2018. Brasília/DF, 1º/10/2019.

(assinado eletronicamente)
MARIANA BARROSO DA COSTA
Assistente Administrativo - COMEG

(assinado eletronicamente)
ALAN JOSÉ DA SILVA
Coordenador de Melhoria Regulatória - COMEG

De acordo.

(assinado eletronicamente)
KATIA MATSUMOTO TANCON
Gerente de Governança, Gestão e Planejamento - GEGOP



Documento assinado eletronicamente por **MARIANA BARROSO DA COSTA, Analista Administrativo**, em 28/04/2023, às 15:46, 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 **Katia Matsumoto Tancon, Gerente**, em 28/04/2023, às 16:14, 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 **ALAN JOSÉ DA SILVA, Coordenador(a)**, em 28/04/2023, às 16:16, 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 **16629040** e o código CRC **4625DBA4**.