



Confederação Nacional da Indústria

Brasília, 09 de outubro de 2018  
Carta nº 89/2018 – DRI

Ao Senhor  
**Mário Rodrigues Júnior**  
Diretor Geral  
Agência Nacional de Transportes Terrestres  
Brasília - DF

**Assunto: Audiência Pública Nº 12/2018.**

Prezado Diretor Geral,

Com os meus cumprimentos e motivada pela Deliberação Nº 659, de 06 de setembro de 2018, da Diretoria Colegiada da ANTT, que decidiu “*submeter ao processo e Controle Social, por meio da abertura de Audiência Pública, com vistas à implementação de medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*”, a Confederação Nacional da Indústria apresenta a contribuição anexa.

Apresentamos, primeiramente, várias considerações sobre o processo que resultou no conjunto regulatório em discussão e, em particular, na convocação da referida Audiência Pública. Com base nessas considerações, pelas razões que lhe serão apresentadas, solicitamos, amparados pelo Art. 24 da Resolução Nº 5.624/2017, prorrogação do prazo final de realização da consulta, antecedida da apresentação de documentos que subsidiem a discussão em curso, conforme justificado em nossa argumentação.

Contando com Vossa colaboração, subscrevo-me.

Atenciosamente,

Atenciosamente,

**Mônica Messenberg Guimarães**  
Diretora de Relações Institucionais da CNI



Confederação Nacional da Indústria

## I – Sobre a convocação da Audiência Pública

A Audiência Pública Nº12/2018, deliberada na reunião da Diretoria Colegiada da ANTT de 06 de setembro de 2018, foi chamada para se realizar “no período compreendido entre as 10 horas do dia 10 de setembro de 2018 às 18 horas do dia 10 de outubro de 2018”. Foi convocada reunião presencial para o dia 09 de outubro próximo, das 14h às 18h, quando os participantes poderão fazer sustentação oral de suas contribuições, passíveis de também serem encaminhadas à ANTT por meio eletrônico em Tomada de Subsídio anunciada na mesma ocasião.

Observamos, no entanto, que a referida convocação fere a Resolução Nº 5.624/2017, que “dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT”. Em sua Seção VIII, que trata das contribuições por escrito, está estabelecido no §1º do Art. 23 que “no caso de Audiências Públicas e Consultas Públicas, o prazo de que trata o caput deverá ser de pelo menos quarenta e cinco dias, ressalvados casos previstos em normas de hierarquia superior”.

Ora, entre a convocação feita dia 06 de setembro e o início do prazo para o recebimento de contribuições dia 10 de setembro, passaram-se somente quatro dias. Mesmo se considerarmos o prazo final para o recebimento das contribuições - dia 10 de outubro – são contabilizados somente 35 dias, inferior ao mínimo estabelecido pela própria agência.

Mesmo considerando o seu §2º, que estabelece que “o período previsto no §1º deste artigo poderá ser menor, sendo no mínimo de vinte dias, mediante apresentação de justificativa aprovada pela Diretoria Colegiada e publicada no endereço eletrônico da ANTT, ressalvados casos previstos em normas de hierarquia superior”, embora cumpra-se o prazo mínimo de 20 dias, se tomarmos como referência a data final de 10 de outubro, não houve publicação no site da ANTT de justificativa aprovada pela Diretoria Colegiada, como a norma requer. Em ambos os casos, há flagrante desrespeito às normas da própria ANTT.

Em razão do exposto, recorreremos ao Art. 24 da Resolução Nº 5.624, que estabelece que “o critério da Unidade Organizacional condutora do processo, o período de que trata o art. 23 desta Resolução poderá ser prorrogado ou reaberto por iniciativa da ANTT ou por **solicitação de interessados**, considerada a complexidade do tema, a garantia da efetiva participação da sociedade ou pela ocorrência de fato superveniente”. Desse modo, **solicitamos à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC), Unidade Organizacional condutora do processo, que estenda o prazo final desta audiência pública por mais quinze dias**, conforme previsto no §1º do artigo em epígrafe nos termos a seguir: “as prorrogações de período, em até quinze dias, para recebimento de contribuições por escrito das Audiências Públicas, Consultas Públicas, Reuniões Participativas e Tomadas de



Confederação Nacional da Indústria

*Subsídio, poderão ser feitas pela Unidade Organizacional sem necessidade de aprovação da Diretoria Colegiada”.*

## **II – Sobre a preparação da Audiência Pública**

A Seção VI da mesma Resolução Nº 5.624, que trata da divulgação dos eventos, em seu Art. 16 estabelece a informação mínima que a agência deve apresentar no seu site em preparação à audiência, qual seja:

*“I – documentos que serão objeto da Audiência Pública e Consulta Pública, preferencialmente acompanhados de texto informativo resumido ou vídeo explicativo sobre o tema e os principais objetivos da proposta;*

*II – estudos e material técnico utilizado como fundamento da proposta; e*

*III – análise de Impacto Regulatório ou o documento que motivadamente a dispensou”.*

Consideramos notadamente ausentes da preparação da audiência os dois últimos requisitos. A minuta de resolução apresentado pela ANTT propõe multa de R\$ 5.000,00 para *“a contratação do transporte rodoviário de carga remunerado em valor inferior aos pisos mínimos de frete definidos pela ANTT”* e multa de R\$ 3.000,00 para quem *“anunciar ou intermediar a contratação do transporte rodoviário de carga remunerado em valor inferior aos pisos mínimos de frete definidos pela ANTT”*.

O Texto Informativo da Audiência Pública 012/2018, aprovado pela Diretoria Colegiada, apresenta as razões porque a Agência propõe a resolução que define as multas a serem aplicadas, amparando sua decisão no voto DMV 277/2018, porém, não publica o voto que deu amparo à sua decisão. Para os embarcadores, que sofrerão os efeitos da resolução, não fica claro a razão desses valores, não lhe é apresentado o racional que levou a Agência a estipular tais valores.

A Agência não propõe nenhum critério de proporcionalidade para a aplicação das multas. Empresas que transportem uma carga valorada em R\$ 500,00 ou uma carga valorada em R\$ 50.000,00 receberão a mesma multa de R\$ 5.000,00, caso não cumpram com o requisito legal? Essa desproporcionalidade pode decretar a falência de pequenas transportadoras. Baseado em que critérios, em quais fundamentos a ANTT estipulou os valores de R\$ 5.000,00 e R\$ 3.000,00?

Faltou ao normativo proposto a aplicação do princípio jurídico da razoabilidade, que ao atuar no exercício de discricção, a autoridade obedeça a critérios justos do ponto de vista racional, em sintonia com as finalidades que presidem a outorga da competência exercida.



Confederação Nacional da Indústria

### III – Sobre a análise do impacto regulatório

A rigor, a ausência de uma análise do impacto regulatório desse conjunto de normativas vem da publicação da Resolução 5.820/2018, origem de todo imbróglio legal que vem desestabilizando o transporte de mercadorias nas estradas brasileiras. Sua publicação atendeu à exigência da Medida Provisória Nº 832/2018 que instituiu a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas e delegou à ANTT sua regulamentação. Apesar da Resolução 5.624/2017 estabelecer em seu Art. 8º que *“a ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos: I – minutas de ato normativo”*, a minuta da Resolução 2.820/2018 jamais foi colocada em consulta para a realização de uma audiência pública, não obstante claramente afetar *os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte*.

Sua publicação, ademais, não veio acompanhada de uma análise do impacto regulatório da medida, ainda que fosse previsível na época, como de fato aconteceu, que a medida desorganizaria todo o sistema de transporte de cargas nas estradas brasileiras, com impactos significativos nos custos de entrega dos produtos, gerando inflação e, no limite, contração da atividade econômica e desemprego, a despeito de já estarmos vivendo em um período prolongado de recessão.

Ainda que a regulação da MP 832/2018 possa se justificar pelo seu caráter de urgência, considerando que vivíamos um período conturbado com a paralização do transporte rodoviário de carga e o princípio de desabastecimento da economia, já se passaram seis meses desde sua publicação e não veio a lume, até agora, qualquer Avaliação de Resultado Regulatório, apesar do noticiário nacional insistentemente mostrar os efeitos danosos da medida. Desse modo, a ANTT desconsiderou recomendação do GUIA ORIENTATIVO PARA ELABORAÇÃO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO elaborado pela Casa Civil da Presidência da República em fevereiro deste ano e divulgado a todas as Agências do Estado, onde recomenda em seu Capítulo 4 - Avaliação de Resultado Regulatório (ARR): *“a ARR é considerada uma etapa importante no ciclo regulatório, pois além de fornecer um retorno sobre a performance de ações implementadas, traz insumos importantes para a evolução da regulação ao longo do tempo”*.

A Confederação Nacional da Indústria entende que a ANTT, ao regulamentar o disposto na MP Nº 832/2018 e, depois, ao disposto na Lei Nº 13.703/2018, como manda a legislação brasileira, incorreu no erro de não convocar as partes afetadas para, em audiência pública, amparados em análises do impacto regulatório das medidas propostas, consertar um acordo entre essas partes ou, não sendo possível este acordo, arbitrar em favor de uma das partes ou instituir uma solução



*Confederação Nacional da Indústria*

salomônica que evitasse o caos instituído com sua decisão unilateral. Ao prosseguir, tendo como base a Resolução 5.820/2018, cuja aplicabilidade foi questionada pelos operadores de mercado, aprofundou os problemas que essa resolução criou, trazendo mais insegurança aos agentes econômicos, desregulando um mercado que funcionava em concorrência perfeita e vinha eliminando os fatores menos eficientes como modo de se ajustar à crise de excesso de oferta que atravessava. Ao evitar qualquer análise do resultado regulatório de suas decisões, perseverou em medidas disruptivas do equilíbrio de mercado, gerando incertezas na economia e obrigando à mudança no modelo de negócios das empresas.

A Resolução Nº 5.827/2018 impôs novos custos aos embarcadores, distorcendo ainda mais o mercado, novamente sem que tenha sido feita uma análise do impacto regulatório da medida. A aplicação de multas promovida por essa resolução significa impor multas sobre uma estrutura de preços que não encontra aderência ao mercado, atendendo a uma normatização que os embarcadores encontram dificuldade em aplicar na prática, com base em regulamentos que não foram avaliados em seu impacto real e foram implementados desrespeitando o que a própria Agência estabelece em sua Resolução Nº 5.624/2017 que dispõe sobre a participação e controle social no âmbito da ANTT.

Em vista do exposto, a CNI, além de propor que a Unidade Organizacional condutora do processo estenda o prazo final desta audiência pública por mais quinze dias, demanda da Diretoria Colegiada da ANTT que, nesse prazo, **suspenda novas regulamentações e apresente um estudo de impacto regulatório das medidas que tem tomado, justificando-as em razão da motivação que a gerou, qual seja, garantir a dignidade do trabalho do caminhoneiro autônomo.** Solicita, ademais, que **apresente aos agentes econômicos um cronograma de trabalho a ser seguido, possibilitando o mínimo de previsibilidade para o planejamento estratégico das empresas.**