



Análise de Impacto Regulatório - Fase Preliminar

Tema: Revisão da Resolução 1.474/2006 –
Transporte Rodoviário Internacional de
Cargas

Versão 1.0


Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma pela deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

A handwritten signature in the bottom right corner of the page.

| | | | |
|---|-----------------------|--------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. O processo é sigiloso?

Não.

2. Qual o número do processo ao qual pertence a AIR?

✓ 50500.138512/2015-70.

3. Quais são os processos relacionados ao tema?

✓ 50500.244255/2016-95.

4. Quais são as AIRs relacionadas?

Não aplicável.

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

A AIR está sendo realizada durante a etapa de "Análises complementares e elaboração de nova minuta de resolução pelo Grupo de Trabalho". Essa etapa pertence à fase de realização dos trâmites preparatórios para o 2º Processo de Participação Social.

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


- ✓ Palavra-chave 1: Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
- ✓ Palavra-chave 2: Licença Originária.
- ✓ Palavra-chave 3: Licença Complementar
- ✓ Palavra-chave 4: Viagem ocasional
- ✓ Palavra-chave 5: Autorização de trânsito

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

- 1) *Atual necessidade de envio de diversos documentos (inclusive de forma repetitiva) para habilitação de frota utilizada no transporte internacional de cargas, o que exige o aprimoramento de procedimentos para torná-los mais adequados à dinâmica do mercado quanto à emissão de licenças e autorizações.*
- 2) *Dificuldade de interpretação normativa sobre a inclusão, na frota do transportador, de veículos que estejam em sua posse.*



| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

- 3) Fiscalização rotineira do porte de Certificados de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em frota já habilitada (cujo CITV é pré-requisito).
- 4) Utilização de autorizações de “viagem ocasional” para fins diversos, que não sejam efetivamente ocasionais.
- 5) Necessidade de separar o transporte de “carga própria” de “viagens ocasionais”, sendo que há possibilidade do transportador de “carga própria” realizar viagens internacionais rotineiras (não ocasionais).
- 6) Desatualização da tabela de emolumentos, referente à prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas.

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

A ação normativa tem por finalidade aprimorar os procedimentos de habilitação de frota, evitando eventuais falhas de mercado que possam surgir.

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

Sim. Nos termos do art. 178 da Constituição Federal do Brasil, a legislação disporá sobre a ordenação do transporte internacional terrestre, observando acordos firmados pela União. Com isso, o governo brasileiro sancionou, por meio do Decreto nº 99.704/1990, o Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, o qual prevê que os países signatários desguiem seus Organismos Nacionais competentes para aplicação do Acordo (art. 16). Quanto ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, o ATIT apresenta regras específicas entre seus 22 e 35.


Ainda no âmbito da legislação nacional, a Lei 10.233/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e atribuiu competências para regulamentar os serviços de transporte internacional de cargas:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais: [...]

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição; [...]

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes.

[...]

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

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

V – habilitar o transportador internacional de carga;

Regimentalmente, conforme disposto na Resolução ANTT nº 3.000/2009, cabe a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, entre outras atividades, a adoção de medidas regulamentares que assegurem a competitividade dos serviços:

73-B. À Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas compete, além de outras atribuições relacionadas ao Transporte Rodoviário de Cargas estabelecidas pela Diretoria:

[...]

IX - propor regulamentação para os serviços de transporte multimodal e rodoviário nacional e internacional de cargas; [...]

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

No que tange à cobrança de emolumentos, a Lei nº 10.233/01 traz em seu art. 77 que esse é um instrumento que constitui receita da ANTT.

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

✓ *Propor atualização nas regras contidas na Resolução ANTT nº 1.474/2006 no sentido de:*

- *Estabelecer diretrizes para aprimorar o procedimento de solicitação e emissão de licenças e autorizações para o transporte rodoviário internacional de cargas.*
- *Estabelecer, mediante regras claras, a inclusão, na frota do transportador, de veículos que estejam em sua posse.*
- *Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.*
- *Restringir viagens ocasionais à situações específicas.*
- *Estabelecer regras pontuais para realização de transporte de carga própria.*
- *Atualizar a tabela de emolumentos.*



| | | | |
|--|-----------------------|--------|--|
| | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

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

- ✓ Decreto nº 99.704/1990
- ✓ Decreto nº 1.797/1996
- ✓ Decreto nº 2.866/1998
- ✓ Decreto nº 2.975/1999
- ✓ Decreto nº 5.561/2005
- ✓ Decreto nº 8.964/2017
- ✓ Resolução ANTT nº 1.474/2006.
- ✓ Parecer n. 00944/2017/PF-ANTT/PFG/AGU
- ✓ Nota Técnica nº 02/GERAR/SUROC/2015
- ✓ Nota Técnica nº 50/GERET/SUROC/2015
- ✓ Nota Técnica nº 59/GERET/SUROC/2015
- ✓ Nota Técnica nº 80/2015/SUREG/ANTT/2015

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

Não.


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

Não houve determinação de órgãos externos. Foram recebidas recomendações por parte de sindicatos e associações durante a Audiência Pública nº 02/2016, conforme consta nos autos do processo nº 50500.244255/2016-95.

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

As seguintes premissas não foram validadas pela Diretoria da ANTT:

- ✓ Buscar meios para simplificar o processo de habilitação de prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.
- ✓ Definir, mediante Resolução, condições para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.
- ✓ Estabelecer a não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica e Veicular (CITV) no veículo habilitado.
- ✓ Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

- ✓ Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.
- ✓ Atualizar os valores da tabela de emolumentos, considerando os novos procedimentos propostos.

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

Sim, a Superintendência de Fiscalização (SUFIS) e a Assessoria Técnica para o Transporte Internacional (ASTEC).

10. Quais os atores externos afetados?

- ✓ Transportadores rodoviários internacionais de carga: prestadores de serviço e carga própria;
- ✓ Usuários/Embarcadores.

11. Existem áreas da Agência que podem contribuir com dados/informações relevantes para a análise? Quais?

Sim, a SUROC (GERET/GERAR), SUFIS e a ASTEC.



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

As gerências da SUROC (GERET e GERAR), além da ASTEC, foram consultadas. Como resultado, enviaram contribuições por e-mail. As manifestações dos demais atores envolvidos poderá ser dada mediante Audiência Pública, prevista para ocorrer entre o final do ano de 2017 e o início do ano de 2018.

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

Alternativa 1: *Propor a inserção do procedimento de “habilitação” do transportador rodoviário internacional de cargas, de forma que anteceda o processo de licenças originárias.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *Por meio do procedimento de “habilitação” a ser desenvolvido, haveria preliminarmente um único envio de documentações referentes à regularidade da empresa pretendente e da frota a ser disponibilizada para fins de realização de transporte internacional de cargas. Isso evitaria a necessidade de reenvio dessas documentações nos requerimentos de licenças originárias para a autorização de transporte para cada país de destino, simplificando o processo.*

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|---|
|  ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA |  FInº 233 |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 2: Estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.

Resolveria o problema da seguinte forma: Atualmente, há demandas específicas para a utilização de veículos de terceiros para realização do transporte de cargas. No entanto, devido às distintas interpretações das regras que versam sobre a matéria, a SUROC divulgou o “Esclarecimento Relevante nº 01/2016”. Nessa divulgação, esclareceu-se que o “contrato de arrendamento particular” poderia ser utilizado para a habilitação de veículos para o TRIC, mas não para o RNTRC. Portanto, a proposta de estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos de terceiros que estejam na posse do transportador, é uma alternativa para resguardar os atores envolvidos (inclusive a fiscalização) das atividades realizadas. Isso também permitirá um regramento mais claro de como seria dado esse tipo de procedimento, reduzindo eventual assimetria de informações.

Alternativa 3: Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.

Resolveria o problema da seguinte forma: Como o CITV é um requisito de habilitação de frota, julga-se que a sua análise é realizada em âmbito administrativo. Caso não haja CITV (ou este se encontrar inválido), não haverá habilitação do veículo. Partindo desse pressuposto, quando a fiscalização identificar que o veículo já está habilitado, entende-se que o CITV dele já se encontra analisado e validado administrativamente. Portanto, com a nova regulamentação, não haverá necessidade de portar o CITV no veículo, o que facilitará a análise do fiscal da ANTT e a atividade do transportador.

Alternativa 4: Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.

Resolveria o problema da seguinte forma: A viagem ocasional, infelizmente vem sendo utilizada para finalidades “não ocasionais”. Dentre elas, cita-se a autorização reiterada de transporte de cargas, a qual vem se confundindo com o transporte regular. Assim, propõe-se

| | | | |
|--|-----------------------|--------|--|
| | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

que a autorização de viagem ocasional seja dada para fins específicos, tais como: autorização de viagem com cargas de pesos e dimensões especiais; cargas destinadas a eventos públicos/culturais (circos, shows, feiras); mudanças em geral; cargas com demandas excepcionais ou para atendimento de emergências. Ademais, a proposta é que a autorização seja promovida para cada viagem.


Alternativa 5: *Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *A viagem de carga própria era tratada como viagem de caráter ocasional. Com a proposta de alteração dessa autorização, tornou-se relevante criar um instrumento específico para a autorização de carga própria, que pode, ou não ser ocasional. Assim, a proposta é que o transportador de carga própria mantenha um cadastro prévio, contendo informações de cadastro e de frota de veículos para melhor controle da ANTT.*

Alternativa 6: *Atualizar a forma de cálculo dos emolumentos cobrados pela ANTT para os prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.*

Resolveria o problema da seguinte forma: *A tabela de emolumentos não sofre atualização desde de 2003, quando foi instaurada. Portanto, os valores cobrados podem não condizer com os efetivos custos inerentes às atividades realizadas. Como há previsão para atualização dos procedimentos, é interessante rever, além dos valores, a forma de cobrança dos emolumentos.*



| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

SEÇÃO 3 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Parte da análise de cada alternativa também está descrita nas Notas Técnicas que acompanham o processo, sendo este um instrumento complementar.

Alternativa 1

Título da Alternativa 1: Inserir o procedimento de “habilitação” do transportador rodoviário internacional de cargas, de forma que anteceda o processo de obtenções das licenças originárias.

IMPACTOS REGULATÓRIOS**• ANTT**

- I. Redução no volume de documentos recebidos.
- II. Inclusão de um item de controle (controle das habilitações) a ser acompanhado.
- III. Simplificação do processo de emissão de licenças originárias, inclusive na alocação de veículos cadastrados.
- IV. Redução do custo de processos administrativos.
- V. Maior controle do cadastro de frota habilitada por país de destino, o que eventualmente exigirá a informatização por meio de sistema computadorizado.

• TRANSPORTADORES

- I. Redução no volume de documentos enviados.
- II. Simplificação para obtenção de novas licenças originárias.

• USUÁRIOS/EMBARCADORES

- I. Não foram identificados impactos;

| | | | |
|--|------------------------------|--------------|--|
| | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 2

Título da Alternativa 2: Estabelecer regras específicas para a inclusão, na frota habilitada, de veículos que estejam na posse do transportador.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**

- I. Redução de indeferimento de pedidos de inclusão de veículo em frota, tendo em vista a expectativa de que o melhor esclarecimento da regulamentação reduza erros procedimentais por parte dos transportadores.
- II. Maior segurança regulatória na autorização de veículos por parte da ANTT.


- **TRANSPORTADORES**

- I. Redução de indeferimento.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**

- I. Maior oferta de veículos para prestação dos serviços.



| | | | |
|---|-----------------------|--------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 3

Título da Alternativa 3: Definir pela não obrigatoriedade da posse do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em veículo habilitado.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

• ANTT

- I. Redução do custo de fiscalização, devido à não exigência do porte do CITV no veículo.
- II. Facilidade na identificação de veículo que não esteja com CITV válido, considerando que sem a inspeção não haverá habilitação do veículo.
- III. Necessidade de informatizar o controle documental para redução de riscos de perdas de informação.
- IV. Necessidade de entrar em contato com a empresa transportadora a fim de não desabilitar veículo por ausência de CITV válido.

• TRANSPORTADORES

- I. Redução do volume de documentos que devem ser portados no veículo.
- II. Melhor controle do CITV do veículo por parte da empresa, considerando que o documento poderá não estar mais no interior do caminhão.

• USUÁRIOS/EMBARCADORES

- I. Necessidade de serem informados de que o CITV não estará na posse do veículo, e que sua verificação deverá ser dada mediante confirmação da habilitação do transportador.

Handwritten signature/initials

| | | | |
|--|------------------------------|--------------|--|
| | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 4

Título da Alternativa 4: Restringir a autorização de viagens ocasionais à fins específicos.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**

- I. Redução no número de solicitação de viagens ocasionais;
- II. Maior controle das operações relativas às viagens ocasionais.
- III. Aumento no número de solicitações de “habilitações”, considerando que aquele transportador que realiza viagem ocasional poderá passar a realizar viagens regulares.
- IV. Eventual restrição momentânea de oferta da prestação de serviços de transporte de carga entre os países, devido ao prazo para adequação dos prestadores que, embora prestassem serviços regulares, solicitavam “viagens ocasionais”.

- **TRANSPORTADORES**

- I. Redução no número de solicitação de viagens ocasionais;
- II. Necessidade de adequação dos transportadores aos novos procedimentos, o que poderá levar algum tempo até a oferta regular da prestação de serviços.

- **USUÁRIOS/EMBARCADORES**

- I. Eventual restrição momentânea de oferta de transporte, gerada pelo período de migração do transportador que atua regularmente por meio de “viagens ocasionais”, gerando possível aumento de custos do transporte enquanto não houver a readequação do mercado.

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|---|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA |  |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 5


Título da Alternativa 5: Estabelecer regras pontuais para o transporte internacional de carga própria.

IMPACTOS REGULATÓRIOS**• ANTT**

- I. Inclusão de um item de controle (controle das habilitações de carga própria) a ser acompanhado.
- II. Maior análise documental.
- III. Melhor controle da frota de veículos de carga própria em operação no transporte internacional.
- IV. Maior segurança regulatória quando das autorizações de transporte internacional de carga própria.

• TRANSPORTADORES DE CARGA PRÓPRIA

- I. Necessidade de envio de documentações para o cadastramento.
- II. Necessidade do acompanhamento das licenças emitidas e a sua atualização, sempre que necessário.
- III. Aumento no custo do transporte.

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Alternativa 6

Título da Alternativa 6: Atualizar a forma de cálculo dos emolumentos cobrados pela ANTT para os prestadores de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

• **ANTT**

- I. Eventual aumento/redução da receita da ANTT, a depender da quantidade de veículos habilitados por solicitação e da proposta aprovada pela Diretoria da Agência.
- II. Considerando que não haverá devolução de emolumentos (independentemente do indeferimento ou indeferimento da solicitação), haverá redução de uma atividade da ANTT (a atividade de cálculo e devolução de emolumentos).

• **TRANSPORTADORES**

- I. Eventual aumento/redução no custo para obtenção de licenças relativas ao TRIC, a depender da quantidade de veículos habilitados.
- II. Eventual aumento/redução do custo para modificação de frota, a depender da quantidade de veículos habilitados.
- III. Não recebimento de emolumentos pagos, independentemente do deferimento ou indeferimento da solicitação.
- IV. Empresas com mais veículos poderão obter economia de escala em suas solicitações, enquanto que empresas menores, provavelmente deverão desembolsar mais recursos financeiros com emolumentos.


• **USUÁRIOS/EMBARCADORES**

- I. Eventual aumento/redução do custo do transporte, a depender da transportadora utilizada.

Observações relevantes sobre a proposta de atualização de emolumentos:

Quanto aos emolumentos, a depender da proposta de cálculo escolhida, pequenas empresas transportadoras poderão ser prejudicadas enquanto as grandes instituições poderão ser beneficiadas. Isso porque, atualmente, a cobrança de emolumentos para emissão de Licenças Originárias ocorre em valor fixo por país de destino (R\$180,00), adicionado ao valor variável




| | | | |
|---|-----------------------|--------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

de R\$5,00 por veículo habilitado nessa frota. Supondo, hoje, uma empresa pequena que deseja habilitar 10 veículos na frota para uma única ligação, ela desembolsaria R\$230,00 (R\$180,00 + R\$50,00). Atualmente, uma grande empresa que desejar habilitar 200 veículos em 10 países, desembolsaria R\$11.800,00 (R\$1.800 + R\$1.000 x 10). Caso a proposta de unificar os valores por solicitação, no futuro, ambas empresas poderiam eventualmente desembolsar um mesmo valor (possivelmente mais caro que o valor da pequena empresa e mais barato que o valor da grande empresa).


Foi realizado estudo acerca da inclusão dos custos fiscalizatórios do TRIC nos valores de emolumentos. Como resultado, a cada ano, a ANTT desembolsa aproximadamente R\$1.069.745,15 para fins de fiscalização do TRIC. Devido à fiscalização poder, eventualmente, não contemplar custos “efetivos” ou “potenciais” de uso de recursos públicos, o rateio desses custos fiscalizatórios nos valores de emolumentos poderiam não ter fundamento legal. Ademais, se fosse rateado, cada documento que exige emolumento poderia sofrer aumento de R\$126,00 até R\$2.228,00 devido à inclusão dos custos de fiscalização. Devido à esse impacto regulatório, decidiu-se por não ratear os custos com fiscalização no cálculo dos emolumentos. Isso faz com que seja interessante sugerir futuramente a instauração (em lei) de uma “taxa de fiscalização” para cobrir esse significativo desembolso anual.

Com a promulgação do Decreto 9.094/2017, haverá redução dos custos dos transportadores para emissão de documentos relativos ao TRIC. No entanto, não significa que haverá redução nos custos da ANTT para processamento dessas solicitações. Eventualmente, a agência poderá até elevar seus gastos de consulta às demais entidades, na hipótese de não haver troca de informações eletrônicas entre os departamentos públicos. No entanto, essas considerações não foram ponderadas no cálculo dos emolumentos, pois o valor calculado considerou os gastos da ANTT entre início de 2016 e início de 2017 (antes do Decreto 9.094/2017).

| | | | |
|---|-----------------------|--------|--|
|  | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

Resumo 01: Supondo a implantação da Proposta


| | Mercado | ANTT |
|-----------------------------|--|--|
| Ações que geram Benefícios. | <ul style="list-style-type: none"> • Simplificação do processo de obtenção de licenças; • Melhor caracterização da autorização de viagens ocasionais e de viagens com carga própria; • Redução na quantidade de documentos de porte obrigatório no veículo de transporte. | <ul style="list-style-type: none"> • Melhorar o controle das licenças e autorizações emitidas; • Eventual Aumento da receita com emolumentos cobrados, a depender da quantidade de veículos por solicitação. • Simplificação de procedimentos de emissão de autorizações e licenças, promovendo maior segurança regulatória. • Simplificação do processo de fiscalização. • Eliminação do processo de devolução de emolumentos. |
| Ações que geram Custos | <ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos valores de emolumentos; • Maior rigor na autorização de viagens de carga própria e viagens ocasionais; • Possível aumento no custo de transporte. | <ul style="list-style-type: none"> • Maior custo de controle de documentos. |

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |



Resumo 02: Supondo a não implantação da Proposta

| | Mercado | ANTT |
|----------------------------|---|--|
| Ações que geram Benefícios | <ul style="list-style-type: none"> Os operadores poderão manter os mesmos procedimentos atuais, não exigindo readequação às novas normas. Eventualmente, algumas transportadoras estão pagando mais barato para obtenção de licenças originárias, a depender da quantidade de ligações solicitadas e o número de veículos habilitados na frota. | <ul style="list-style-type: none"> Não demandar esforços para alteração do normativo. |
| Ações que geram Custos | <ul style="list-style-type: none"> Eventualmente, algumas transportadoras estarão pagando mais caro para obtenção de licenças originárias, a depender da quantidade de ligações solicitadas e o número de veículos habilitados na frota. | <ul style="list-style-type: none"> Atual necessidade de devolução de emolumentos; Manutenção dos elevados custos burocráticos atuais para o processamento de documentos. |

| | | | |
|---|------------------------------|--------------|--|
|  ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | AIR – FASE PRELIMINAR | ÁREA | |
| | | SUROC | |
| | | VERSÃO | |
| | | 1.0 | |

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. Como será feita a implantação da ação regulatória?



Mediante Resolução que dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.

Após a edição da Resolução, a SUROC deverá implementar controles específicos para adequação dos processos e acompanhar o cumprimento do normativo.

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

Tendo em vista a atual etapa na qual esta Análise de Impacto está sendo realizada, não se verifica, por ora, a necessidade de uma Análise de Impacto Regulatório mais aprofundada. Verifica-se, entretanto, a necessidade de aguardo da Audiência Pública para a obtenção de mais subsídios do mercado. Maiores detalhes estão descritos na Nota Técnica que acompanha o processo.

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

| Nome | Data | Assinatura |
|-------------------------------------|------------|--|
| Hugo Alves Silva Ribeiro | 16/08/2017 |  |
| Gizelle Coelho Netto | 16/08/2017 |  |
| Thiago Martorelly Quirino de Aragão | | |



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

**FORMULÁRIO PARA ENVIO DE
CONTRIBUIÇÕES POR ESCRITO**

Este Formulário deve ser utilizado para o encaminhamento de contribuições por escrito referentes aos Processos de Participação Social da ANTT, conforme a Resolução 5.624, de 21 de dezembro de 2017, publicada no DOU de 27 de dezembro de 2017.

Instruções

- Após o preenchimento, este Formulário deverá ser enviado para os endereços indicados nos avisos de abertura do Processo em questão.
- Observe os prazos e as prorrogações para encaminhamento das contribuições e procure ser o mais claro e preciso em suas colocações.
- Estudos e material complementar devem ser anexados a este Formulário.

Processo de Participação Social nº 002/2018

| IDENTIFICAÇÃO | | | |
|--|----------|---------|-----|
| Nome Completo: | | | |
| Instituição/Empresa: | | | |
| Endereço: | | | |
| Cidade: | | | UF: |
| Telefone: () | Fax: () | E-mail: | |
| <p>1. Por favor, aponte abaixo qual o seu segmento.</p> <p>() Usuário do serviço de transporte</p> <p>() Operador do serviço de transporte</p> <p>() Trabalhador do setor</p> <p>() Entidade de representação dos usuários do serviço de transporte</p> <p>() Entidade de representação dos prestadores do serviço de transporte</p> <p>() Entidade de representação dos trabalhadores do setor</p> <p>() Poder público</p> <p>() Outro. Especifique: _____</p> | | | |

2. Como você tomou conhecimento desta Audiência Pública?

- () Diário Oficial da União
() Site da ANTT
() Ofício ou carta da ANTT
() Outros sites
() Televisão
() Rádio
() Jornais e revistas
() Associação, entidade de classe ou instituição representativa de categoria ou setor da sociedade civil
() Amigos, colegas ou profissionais de trabalho
() Outro. Especifique: _____

3. De uma forma geral, qual sua opinião sobre a proposta em discussão? (Marque apenas uma opção)

- () Fortemente favorável
() Favorável
() Parcialmente favorável
() Parcialmente desfavorável
() Desfavorável
() Fortemente desfavorável

Por quê? _____

CONTRIBUIÇÕES

Texto atual (se houver)

Proposta: () exclusão
() inclusão
() nova redação

Justificativa:

Texto atual (se houver)

Proposta: () exclusão
() inclusão
() nova redação

Justificativa:

...

Anexos

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

NOTA TÉCNICA Nº 4

Autor: Hugo Alves Silva Ribeiro; Gizelle Coelho Netto

Assunto: Cálculo dos valores de emolumentos cobrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para análise da documentação relativa ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC).

Processo: 50500.138512/2015-70

Data: 15/08/2017

1. INTRODUÇÃO

Esta Nota Técnica tem como objetivo apresentar proposta para atualização dos valores de emolumentos pagos pelas empresas transportadoras à ANTT referentes a emissão de documentos necessários para o exercício da atividade de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC).

2. LEGISLAÇÃO

A Lei de criação da ANTT (Lei nº 10.233/2001) prevê a cobrança de emolumentos em seu art. 77, inciso V, trazendo:

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:
(...)

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

Na esfera do Poder Judiciário, a Constituição Federal (CF) traz em seu art. 98 que os *“emolumentos serão destinados exclusivamente ao custeio dos serviços afetos às atividades específicas”*. No que tange aos serviços notoriais e de registros de cartório, essa Carta Magna apresenta em seu art. 236, §2º, que Lei Federal *“estabelecerá normas gerais para fixação de emolumentos relativos aos atos praticados pelos serviços”*.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Nesse último sentido, Eduardo Sabbag¹ diz que os emolumentos destacam-se como custas, *"pois estas resultam, igualmente, de serviço público, ainda que prestado em caráter particular (art. 236, CF)"*. Para o Supremo Tribunal Federal (STF)², os emolumentos concernentes aos serviços notariais e registrais possuem natureza tributária, qualificando-se como taxas remuneratórias de serviços públicos. Esses emolumentos, que podem ser tratados como taxa pelo STF, têm como fato gerador a utilização efetiva ou potencial de serviço público específico e divisível prestado ao contribuinte, nos termos do art. 77 da Lei nº 5.172/1966:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

Parágrafo único. A taxa não pode ter base de cálculo ou fato gerador idênticos aos que correspondam a imposto nem ser calculada em função do capital das empresas.

De forma análoga ao que foi exposto, a ANTT tem competência de, em determinadas situações, cobrar emolumentos por serviços públicos específicos prestados ao contribuinte. Nesse caso, deverá disciplinar a tabela de emolumentos cobrados a fim de que a arrecadação proporcionada seja capaz de cobrir os custos administrativos da atividade. Ademais, segundo a interpretação legal, o cálculo desses emolumentos deve considerar a utilização efetiva ou potencial de serviço público específico e divisível, não podendo contemplar fatos geradores idênticos àqueles abarcados por impostos.

3. HISTÓRICO DA COBRANÇA DE EMOLUMENTOS

Em 14 de fevereiro de 2003 foi publicada a Resolução ANTT nº 161, de 29/01/2003, que exigia a cobrança de emolumentos por parte das empresas

¹ Sabbag, E. Manual de direito tributário. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 427.

² Conforme:

- a) Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.378-5 Espírito Santo, julgada em 30 de novembro de 1995, tendo como Relator o Ministro Celso de Mello.
- b) Ação Direta de Constitucionalidade nº 5, julgada no dia 17 de novembro de 1999, tendo como Relator o Ministro Nelson Jobim;





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT/GERET

Fl. Nº 30 *mm*

ANTT/GERET

Fl. Nº 24 *mm*

interessadas na prestação de serviços de TRIC. Os valores cobrados variavam conforme o serviço prestado nos seguintes moldes:

- 1.1. Licença Originária (empresas nacionais) - R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) e o adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade de transporte.
- 1.2. Licença Complementar (empresas estrangeiras) - R\$ 180,00 (cento e oitenta reais).
- 1.3. Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais) - R\$ 10,00 (dez reais) e o adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade de transporte.
- 1.4. Modificação de frota (empresas nacionais) - R\$ 10,00 (dez reais) e o adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade de transporte.
- 1.5. Relatório de Frota Existente / modelo "A" (empresas nacionais e estrangeiras) - R\$ 50,00 (cinquenta reais).
- 1.6. Confirmação de Vigência e Segunda Via da Licença Originária (empresas nacionais) - R\$ 180,00 (cento e oitenta reais).
- 1.7. Confirmação de Vigência e Segunda Via da Licença Complementar (Empresas Estrangeiras) - R\$ 180,00 (cento e oitenta reais).

Após algumas atualizações, a Resolução ANTT nº 363, de 26/11/2003, substituiu o supracitado normativo, e extinguiu a cobrança pelo serviço de "confirmação de vigência" de licenças originárias. Em 05 de junho de 2006, a Resolução ANTT nº 1.474, de 31/05/2006, revogou a Resolução nº 363/2003, mas manteve os mesmos valores para os serviços prestados desde a edição do primeiro normativo sobre a temática.

Atualmente, a Resolução ANTT nº 1.474/2006, em seu Anexo III, traz a tabela de emolumentos cobrados para emissão de relatórios, licenças, autorizações e modificações de frota do transporte rodoviário internacional de cargas. Diante desse histórico, conclui-se que a tabela atualmente vigente (Quadro 1) não sofre atualizações de valores desde 2003, e que não há registros do memorial de cálculo que expliquem os componentes de custos que resultaram no montante que está sendo cobrado desde então.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Quadro 1: Emolumentos vigente para o transporte rodoviário internacional de cargas

| DOCUMENTO | VALOR |
|---|---|
| Licença Originária (empresas nacionais) | R\$ 180,00 (cento e oitenta reais), com adicional de R\$ 5,00 por unidade. |
| Autorização de Viagem Ocasional (empresas nacionais) | R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade. |
| Modificação de frota (empresas nacionais) | R\$ 10,00 (dez reais), com adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por unidade. |
| Segunda via de Licença Originária (empresas nacionais) | R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) |
| Licença Complementar (empresas estrangeiras) | R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) |
| Segunda via de Licença Complementar (empresas estrangeiras) | R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) |
| Relatório de frota existente/Modelo "A" (empresas nacionais e estrangeiras) | R\$ 50,00 (cinquenta reais). |

Fonte: Resolução ANTT nº 1.474/2006

Destaca-se que, quando se trata de emolumentos para os serviços de emissão da Licença Originária (LO), autorização de Viagem Ocasional (VO) e de Modificação de Frota (MF), o valor estabelecido considera tanto o tráfego habilitado (par origem/destino) quanto o número de veículos solicitados para esse tráfego. Os demais emolumentos são pagos uma única vez para cada solicitação. Além disso, o cálculo do valor dos emolumentos é feito pelo próprio solicitante, sendo condição indispensável para o início do processamento da solicitação.

Nesse contexto, a cobrança é variável por veículo, o que acaba complicando o andamento do processo, uma vez que há diversos casos em que o solicitante paga emolumentos de forma incorreta, ou para mais ou para menos, por falha no cálculo ou desconhecimento do pagamento adicional por veículo. Como consequência, a ANTT promove a devolução dos emolumentos extras ou solicita o pagamento de emolumentos adicionais, o que consome consideráveis recursos humanos e financeiros da instituição. Destaca-se também que, em caso de indeferimento da solicitação, a ANTT também devolve os emolumentos, mesmo considerando que tal indeferimento consome recursos humanos e financeiros para a análise prévia do processo.

X



Diante desse histórico, considerando o conhecimento empírico obtido em mais de uma década de atuação da ANTT e verificando a proposta de modernização do processo de obtenção de licenças e autorizações referentes ao TRIC, julga-se conveniente que sejam promovidas mudanças na cobrança dos emolumentos pagos à Agência. Como proposta, essas alterações versam sobre a atualização da forma de cobrança e dos valores cobrados a partir das seguintes premissas:

- Criação de emolumento referente à "*Habilitação*" da empresa;
- Exclusão da cobrança de emolumentos para a emissão de "*Licenças Originárias*";
- Criação de emolumento para a autorização de transporte de carga própria;
- Cálculo de valores capazes de cobrir os custos do processo de solicitação;
- Cálculo de valores "*por solicitação*", independentemente da quantidade de veículos analisados;
- Não devolução de emolumentos pagos, mesmo quando houver indeferimento da solicitação.

A criação da Habilitação é uma das propostas previstas na minuta de resolução que tem como objetivo substituir a Resolução nº 1.474/2006, fundamentada na Nota Técnica SUROC nº 03/2017. Conforme proposto, com a emissão da Habilitação a empresa estará apta a realizar o transporte rodoviário internacional de cargas independente do país, uma vez que foram verificados na mesma solicitação todos os requisitos previstos na legislação e acordos internacionais. Deste modo, a atual Licença Originária passa ter o papel de licença operacional, em que é concedida a autorização de tráfego para determinado país.

Neste processo, considerando que haverá uma grande utilização de recursos na análise do processo de Habilitação da empresa, entende-se que deve haver cobrança de emolumentos por Habilitação de empresa em substituição à cobrança por Licença Originária emitida por país de destino, pois esta será dada de forma automática a todos os países quando concedida a habilitação.





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Em relação a autorização de Viagem de Carga Própria, a Resolução nº 1.474/2006 já prevê tal autorização, porém, considerando-a como autorização de Viagem Ocasional. Na minuta de resolução proposta (Nota Técnica SUROC nº 03/2017), essa autorização viagem foi apenas caracterizada de forma específica.

4. ANÁLISE TÉCNICA

A proposta de atualização dos valores dos emolumentos, além de considerar as premissas apresentadas anteriormente, se fundamentou no cálculo de utilização *"efetiva"* e *"potencial"* de serviço público específico³. Para ambos os casos, a base da análise técnica é o rateio dos gastos⁴ envolvidos no processamento das solicitações. Esse rateio seguiu o princípio da apropriação dos custos⁵ (ou custeio) pelo tempo total despendido para realização da atividade, algo equivalente ao *"custeio baseado em atividade"* (*Activity-Based Costing – ABC*), amplamente utilizado para fins gerenciais.

4.1. Identificação do tempo despendido por atividade

Para identificar o tempo despendido na realização das atividades buscou-se adequar, à realidade da ANTT, a técnica conhecida por *"amostragem do trabalho"*. Esse método foi originalmente desenvolvido na indústria têxtil inglesa⁶ com o propósito de possibilitar a coleta de informações precisas da forma pela qual as atividades eram distribuídas em um dia de trabalho⁷.

De forma simplificada, a amostragem do trabalho consiste em fazer observações diretas em intervalos de tempo aleatórios ou sistemáticos, de um ou mais operadores, e analisar o seu trabalho produtivo. Durante a observação, verifica-se apenas se uma tarefa está sendo ou não realizada, assim, não é feita

³ Em correlação com o disposto no art. 77 da Lei nº 5.172/1966.

⁴ A definição de gasto, para fins desta Nota, segue os conceitos apresentados pelo prof. Eliseu Martins (Contabilidade de Custos, Editora Atlas), ou seja, o *"sacrifício financeiro com que a entidade arca para a obtenção de um produto ou serviço qualquer"*.

⁵ A definição de custo, para fins desta Nota, segue os conceitos apresentados pelo prof. Eliseu Martins (Contabilidade de Custos, Editora Atlas), ou seja, o *"gasto relativo a bem ou serviço utilizado na produção de outros bens ou serviços"*.

⁶ Segundo Ralph Barnes, em *"Estudo de Movimentos e de Tempos: Projeto e medida do trabalho"*,

⁷ Segundo Joseph Nordstrom, em *"A amostragem de Trabalho"*.

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

medida de tempo efetivamente. O tempo de realização da atividade é estimado utilizando-se a proporção do tempo entre o número de observações realizadas durante um período de trabalho e quantidade de itens produzidos (resultados do processo).

Os processos de análise de solicitações de documentos e procedimento do TRIC previstas no Anexo III da Resolução 1.474/2006, seguem basicamente a mesma sequência de atividades. De acordo com o tipo de solicitação, as operações realizadas em relação a cada atividade podem mudar.

Como as características do trabalho relativo ao TRIC na ANTT não se assemelham às linhas de produção (cenário em que o método foi desenvolvido), foi necessário adequar a técnica para identificar o tempo que cada operador despende para realizar suas atividades. Essa adaptação foi promovida tendo em vista que uma mesma operação de processamento relativa ao TRIC pode não ser repetitiva, bem como pode demandar operadores e tempos distintos, a depender da complexidade envolvida na análise. Portanto, foram realizadas duas adequações no método originalmente instituído:

- utilizou-se o censo (universo) das atividades dentro de um período representativo em detrimento da amostragem (observações em intervalos aleatórios);
- ao invés de realizar observações, a técnica consistiu no preenchimento de formulários que acompanharam o processo durante a análise, os quais permitiam anotações de horário/data de início e término de cada atividade.

O formulário foi desenvolvido especialmente para permitir que pudessem ser monitorados cada requerimento de Licenças Originárias (LO), Licenças Complementares (LC), Modificações de Frota (MF), Emissão de Relatório de Frota ("Modelo A"), Viagens Ocasionais (VO), renovações (Ren.) e segunda via de documentos (Licença Originária e Licença Complementar). O modelo de formulário utilizado está anexado à esta Nota Técnica (ANEXO I).

[Handwritten signature]

Para caracterizar o período escolhido para o levantamento de dados tomou-se como base a quantidade de documentos analisados no ano de 2016, conforme relatório da Gerência de Registros e Acompanhamento de Transportes Rodoviários e Multimodal de Cargas (GERAR). A distribuição mensal do quantitativo por tipo de documento em 2016 está apresentada na Figura 1.

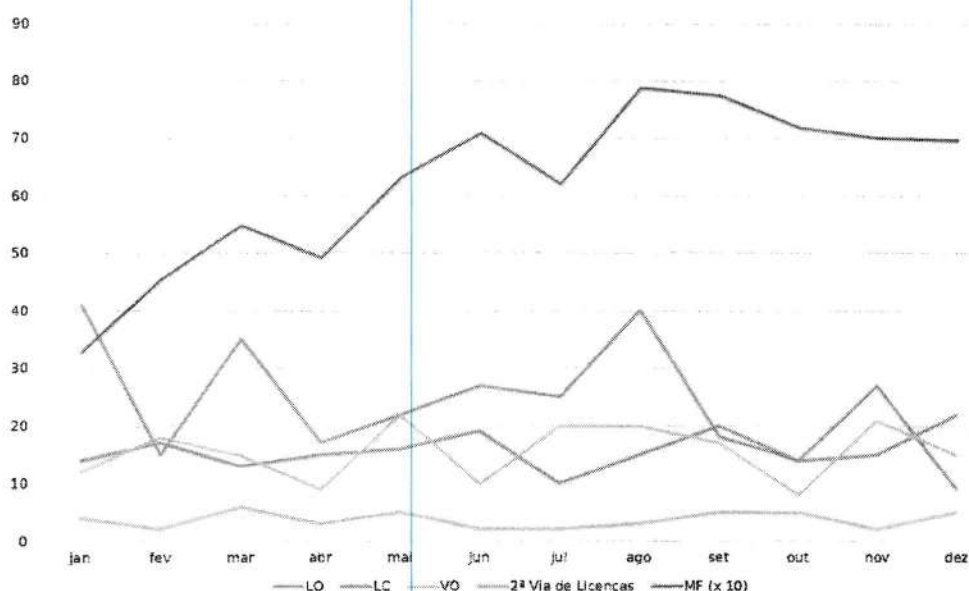


Figura 1: Quantidade de documentos analisados por mês no ano de 2016 (para melhor visualização, a escala relativa à MF está reduzida em 10 vezes). Fonte: Relatório GERAR.

Como resultado da análise da Figura 1 verifica-se que a maioria das solicitações não apresentou considerável variação durante o ano, com exceção ao processo de Modificação de Frota (MF). Quanto às solicitações de MF, identificou-se que há menor número de processos analisados no início do ano e maior quantidade no último trimestre do período. Como resultado, a coleta de dados no mês de junho (próximo à média da quantidade de MF) apresentou-se apropriada e representativa para as atividades avaliadas.

Nesse contexto, para validação do formulário utilizou-se o período entre os dias 12 e 16 de junho de 2017 que, por se tratar de uma semana atípica com baixa demanda de atividades (contemplou feriado de *Corpus Christi*), permitiu melhores condições para promover as correções necessárias. Antes da efetiva aplicação dos



formulários, a equipe foi instruída quanto ao propósito do estudo, sua relevância e o modo de preenchimento.

Com o modelo de formulário devidamente validado, instaurou-se como padrão a sua utilização para os processos relacionados ao transporte internacional de cargas a partir do dia 19 de junho de 2017. O término da aplicação do formulário para fins deste estudo se deu no dia 30 de junho de 2017. Durante esses 10 dias úteis de coleta de dados foram preenchidos 111 formulários, e obteve-se o resultado apresentado integralmente no ANEXO II desta Nota Técnica, e apresentado resumidamente na Tabela 1. É válido lembrar os seguintes significados: LC (Licença Complementar); LO (Licença Originária); Mod. "A" (Modelo "A", ou relatório de frota); Ren. LC (Renovação de Licença Complementar); 2ª via LC (segunda via de Licença Complementar); 2ª via LO (segunda via de Licença Originária); VO (Viagem Ocasional).

Tabela 1: Tempo médio obtido por tipo de atividade

| Atividade | A | B | C | D | E | F |
|-----------|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade de Formulários | Tempo médio de Execução por Form. | Tempo médio de Espera por Form. | Soma dos Tempos (B + C) | Tempo Total (A x D) | % Tempo Total |
| LC | 5 | 3:24:36 | 171:53:36 | 175:18:12 | 876:31:00 | 7,8% |
| LO | 3 | 3:02:20 | 138:00:47 | 141:03:07 | 423:09:20 | 3,8% |
| Mod. "A" | 7 | 0:41:34 | 53:05:26 | 53:47:00 | 376:29:00 | 3,3% |
| MF | 84 | 1:58:57 | 99:27:15 | 101:26:12 | 8520:40:29 | 75,8% |
| Ren. LC | 2 | 2:32:30 | 151:29:00 | 154:01:30 | 308:03:00 | 2,7% |
| 2ª via LC | 1 | 0:28:00 | 47:56:00 | 48:24:00 | 48:24:00 | 0,4% |
| 2ª via LO | 4 | 1:14:15 | 67:17:00 | 68:31:15 | 274:05:00 | 2,4% |
| VO | 5 | 1:06:07 | 82:14:27 | 83:20:33 | 416:42:47 | 3,7% |

Para melhor entendimento dessa tabela, a coluna "A" representa a quantidade de formulários preenchidos por cada solicitação, enquanto que a coluna "B" apresenta o somatório do tempo médio despendido para executar a atividade correspondente. A coluna "C" corresponde ao tempo médio em que o requerimento está aguardando em fila por alguma providência. Quanto às colunas "B" e "C" é válido esclarecer que há atividades de execução não contínuas, o que exige um tempo de aguardo entre elas, e faz com que o somatório dos diversos tempos de

execução por atividade não se misture com os diversos tempos de espera pelas mesmas atividades. A coluna "D" é o somatório dos tempos médios de execução (coluna "B") e de espera (coluna "C"), que corresponde ao tempo total despendido para cada solicitação, ou "tempo de ciclo". A coluna "E" é o tempo total global que essa atividade demanda dentro da Coordenação de Habilitação do Transporte Rodoviário Internacional e Multimodal de Cargas (COTIM), ou seja, é o produto da coluna "A" pela coluna "D". A coluna "F" é o percentual dos tempos correspondentes à coluna "E".

Como conclusão tem-se que a COTIM ocupa 75,8% de seu tempo processando solicitações de Modificação de Frota. Para fins de simplificação de rateio, é válido agregar o percentual de tempo total dos documentos relativos à LO, LC, Renovação de LC e 2ª via de LC e de LO, concluindo que 17,2% do tempo da GERAR está relacionado às essas atividades (Figura 2). Tal agregação foi realizada apenas para facilitar o cálculo de alguns dos rateios, os quais serão desagregados ao final dos cálculos.

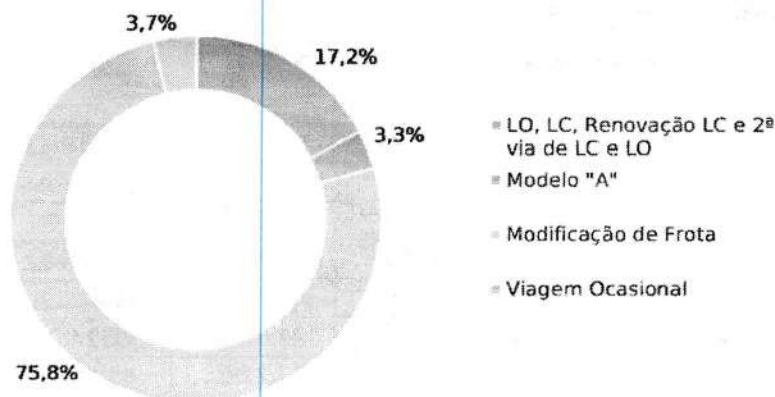


Figura 2: Percentual do tempo total despendido por cada atividade

Com essas informações, a Figura 2 também pode ser apresentada no formato da Tabela 2 seguinte, destacando-se a agregação dos 5 (cinco) diferentes processamentos (LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e de LO) em um único item.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Tabela 2: Percentual do tempo total despendido por cada atividade

| Atividade | Ocupação do Tempo da COTIM (%) |
|--|--------------------------------|
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e de LO* | 17,2% |
| Modelo "A" | 3,3% |
| Modificação de Frota | 75,8% |
| Viagem Ocasional | 3,7% |
| SOMA | 100,0% |

*Atividades agrupadas

4.2. Identificação dos gastos efetivos

Essa parte da Nota Técnica centra esforços na identificação dos gastos "efetivos" com cada atividade, considerando o estudo de tempos promovido. Os gastos tratados como "efetivos" são aqueles relativos aos custos direto de pessoal, gerencial (ou indireto de pessoal) e instalação física da sede da ANTT. Devido à complexidade de rateio e obtenção de informações, não foram ponderados os custos de aquisição/desenvolvimento de *software* (tais como o Sistema de Controle de Frotas – SCF e Sistema de Movimentação de Documentos – SMD, amplamente utilizados nos processos de análise de solicitações e emissão dos documentos no TRIC), armazenamento e manutenção de banco de dados e arquivos eletrônicos, postagens de documentos, ou, até mesmo, suprimentos administrativos (tais como impressora, papéis e grampos).

4.2.1 Custo direto de pessoal

O custo direto de pessoal foi obtido considerando os tempos calculados para cada operação por atividade realizada, a partir da coleta de dados, que constam no Anexo II, e o salário do colaborador envolvido. Nessa análise foram diferenciadas as atividades de estagiário, auxiliar administrativo, técnico analista e superintendente, conforme o caso. Os salários dos estagiários e do auxiliar administrativo foram obtidos juntamente à Superintendência de Gestão (SUDEG), mediante Memorando nº 56/2017/SUDEG/ANTT. Já os salários dos servidores foram obtidos por meio do Portal da Transparência do Governo Federal.

Inicialmente foi obtido o custo direto de pessoal por solicitação multiplicando-se o custo horário de cada operador envolvido em cada atividade pelo tempo médio de execução (foram utilizados dados salariais para o ano-base 2016). O detalhamento dos cálculos realizados está disponível no ANEXO III, enquanto que os resultados obtidos estão apresentados na Tabela 3.

Tabela 3: Custo direto de pessoal por atividade

| Atividade | Custo direto de pessoal por solicitação |
|------------|---|
| LC | R\$ 144,00 |
| LO | R\$ 111,59 |
| Modelo A | R\$ 30,48 |
| Mod. Frota | R\$ 82,23 |
| Ren. LC | R\$ 113,53 |
| 2ª via LC | R\$ 17,77 |
| 2ª Via LO | R\$ 55,46 |
| VO | R\$ 46,43 |

Diante disso, concluiu-se que para emissão de uma Licença Originária, por exemplo, são gastos em média R\$111,59 apenas de salários diretos dos operadores.

Para efetivar o cálculo do custo direto de pessoal, é necessário ainda considerar o rateio dos valores para aquelas 5 (cinco) atividades já agrupadas (LC, LO, Renovação de LC, 2ª via de LC e de LO), nos moldes dos resultados apresentados anteriormente pelas Figura 2 e Tabela 2, consolidando-se em um valor único para as atividades agrupadas.

Assim, acredita-se que a média do custo direto de pessoal referente às atividades agrupadas, ponderada pela quantidade de formulários preenchidos, proporcionaria um valor aceitável para essa agregação. Tal método foi considerado plausível tendo em vista que tanto o "*custo direto de pessoal*" quanto a "*quantidade de formulários preenchidos*" são variáveis em função do tempo despendido para realização da atividade.



X



Portanto, a quantidade de formulários preenchidos por solicitação (advinda da coluna "A" da Tabela 1) e o custo direto de pessoal por cada solicitação (advindo da Tabela 3) estão dispostos na Tabela 4, a qual realiza os cálculos da média ponderada e apresenta o valor final encontrado de R\$101,43.

Tabela 4: Custo médio ponderado dos documentos

| Documento | Quantidade de Formulários Preenchidos | Custo Direto de Pessoal | Custo médio * |
|--------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------|
| LC | 5 | R\$144,00 | R\$101,43 |
| LO | 3 | R\$111,59 | |
| Renovação LC | 2 | R\$113,53 | |
| 2ª via de LC | 1 | R\$17,77 | |
| 2ª via de LO | 4 | R\$55,46 | |

*Calculado por meio da média ponderada do custo pela quantidade de formulários

Como resultado, o custo médio direto de pessoal considerado para esta Nota Técnica foi de R\$101,43 para cada uma das atividades agrupadas previamente: LC, LO, Renovação de LC e 2ª via de LC e de LO. Assim, para fins desse estudo a Tabela 3 foi substituída pela Tabela 5, que resume os valores de custo médio direto de pessoal por solicitação efetivamente utilizados por esta Nota Técnica.

Tabela 5: Custo direto de pessoal por atividade

| Atividade | Custo médio Direto de pessoal por solicitação |
|--|---|
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e de LO* | R\$101,43 |
| Modelo "A" | R\$30,48 |
| MF | R\$82,23 |
| VO | R\$46,43 |

* Atividades agrupadas

4.2.2 Custo gerencial (indireto de pessoal)

O custo gerencial foi calculado considerando que o gerente direto da área ocupa aproximadamente 10% (dez por cento) de seu tempo para fins de gerenciamento das atividades operacionais. Assim, esse percentual foi aplicado ao salário anual do gerente, obtido pelas mesmas técnicas do item anterior, o que resultou em R\$14.814,06. Tal montante foi rateado pelo tempo despendido por

cada atividade na Coordenação envolvida (COTIM). O resultado desses cálculos está disponível no ANEXO IV desta Nota Técnica e, resumidamente, na Tabela 6.

Tabela 6: Custo gerencial (indireto de pessoal) por atividade

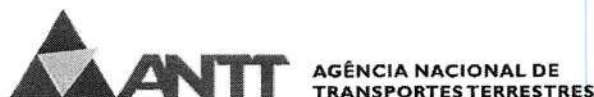
| Atividade | A | B | C | D |
|--|---------|---|-------------------------------------|------------------------------------|
| | % Tempo | Rateio do salário ("A" x Salário Anual) | nº solicitações processadas em 2016 | Rateio por solicitação ("B" / "C") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,2% | R\$ 2.543,04 | 524 | R\$ 4,85 |
| Modelo "A" | 3,3% | R\$ 496,02 | 301 | R\$ 1,65 |
| Modificação de Frota | 75,8% | R\$ 11.225,98 | 7448 | R\$ 1,51 |
| Viagem Ocasional | 3,7% | R\$ 549,02 | 187 | R\$ 2,94 |
| SOMA | 100% | R\$ 14.814,06 | 8.460 | |

Destaca-se que a coluna "A" da Tabela 6 mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades (conforme cálculo que resultou na Figura 2/Tabela 2, apresentadas anteriormente). A coluna "B", por sua vez, é o resultado da multiplicação da parcela de 10% do salário anual do gerente (calculado em R\$14.814,06) pelo valor da coluna "A". A coluna "C" apresenta o número de solicitações processadas em 2016 conforme Relatório de Atividades 2016 da GERAR. O resultado apresentado na coluna "D" é a divisão da coluna "B" pela coluna "C", e corresponde ao efetivo custo indireto (ou gerencial) calculado para cada solicitação.

4.2.3 Custos com instalação

Para obtenção das informações relativas às instalações e equipamentos foram solicitados os gastos com manutenção do edifício sede da ANTT à Gerência de Recursos Logísticos (GELOG). Os gastos considerados foram: aluguel e seguro do imóvel; imposto do imóvel (IPTU); energia elétrica; consumo de água; e gastos com vigilância, manutenção e limpeza. Para o ano de 2016, esse valor foi de R\$40.568.358,10. Maiores detalhamentos dessas informações constam no ANEXO V.

O rateio desse montante se deu pela área destinada exclusivamente para realização das atividades vinculadas ao TRIC. A área global privativa da sede da ANTT é de 38.876,91m², e a área administrativa para realização das atividades em



questão, calculado conforme leiaute atual documentado na SUDEG, são de aproximadamente 30m² somados à 16,65m² de área para arquivamento de processos (totalizando 46,36m²).

Portanto, conclui-se que, de todos os gastos globais da sede, 0,12% (46,36m² de 38.876,91m²) são referentes à realização das atividades da COTIM, responsável pelo transporte rodoviário internacional de cargas. Com isso, considerou-se que a COTIM consumiu R\$48.679,64 no ano de 2016 (0,12% do valor total de R\$40.568.358,10), cujo resumo de cálculo está disponível na Tabela 7.

Tabela 7: Cálculo do rateio dos custos relativos à instalação da Sede da ANTT para fins do TRIC

| | |
|---|--------------------------|
| Área global privativa da Sede da ANTT | 38.876,91 m ² |
| Área Administrativa (aprox.) da COTIM | 30 m ² |
| Área do Arquivo da SUROC | 16,16 m ² |
| % do rateio da Área global pela Área GERAR/SUROC | 0,12% |
| Gastos globais com instalação da Sede da ANTT em 2016 | R\$ 40.568.358,10 |
| Rateio equivalente (0,12%) | R\$ 48.679,64 |

O custeio desses R\$48.679,64 relativos à instalação para o TRIC foram rateados por meio da mesma técnica utilizada no item anterior (custeio "ABC"). Ou seja, o montante foi rateado pelo tempo despendido para cada atividade na Coordenação envolvida (COTIM), resultando na Tabela 8.

Tabela 8: Custo com instalação rateado por atividade

| Atividade | A | B | C | D |
|--|---------|---|-------------------------------------|------------------------------------|
| | % Tempo | Rateio da instalação anual ("A" x Instalação) | nº solicitações processadas em 2016 | Rateio por solicitação ("B" / "C") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,2% | R\$ 8.356,55 | 524 | R\$ 15,95 |
| Modelo "A" | 3,3% | R\$ 1.629,93 | 301 | R\$ 5,42 |
| Modificação de Frota | 75,8% | R\$ 36.889,06 | 7448 | R\$ 4,95 |
| Viagem Ocasional | 3,7% | R\$ 1.804,10 | 187 | R\$ 9,65 |
| SOMA | 100% | R\$ 48.679,64 | 8.460 | |

Para melhor entendimento da Tabela 8, destaca-se que a coluna "A" mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades

(conforme cálculo que resultou na Figura 2/Tabela 2, apresentadas anteriormente). A coluna "B" é o resultado da multiplicação da parcela de custos com instalação do TRIC (calculado em R\$48.679,64) pelo valor da coluna "A". A coluna "C" apresenta o número de solicitações processadas em 2016 conforme Relatório de Atividades da GERAR. O resultado apresentado na coluna "D" é a divisão da coluna "B" pela coluna "C", e corresponde ao efetivo custo com instalação calculado para cada solicitação.

4.3. Identificação dos gastos potenciais

Uma vez identificados os gastos "efetivos", deve-se analisar os gastos "potenciais", que são aqueles relativos ao custo de processamento das multas, com postagem dessas multas e, inclusive, eventuais cobranças judiciais. A maior dificuldade dessa etapa é a determinação da forma de rateio dos custos dessas atividades.

4.3.1 Custos com processamento de multas

Para identificação dos custos com processamento de multas foram solicitadas informações à Coordenação de Processamento de Autos de Infração, vinculada à Unidade Regional do Rio Grande do Sul (URRS) da ANTT. Os dados consolidados estão disponíveis no ANEXO VI. Em resumo, para o ano de 2016 constatou-se o custo de R\$543.532,56.

Esse montante foi rateado pelas atividades que necessitassem de fiscalização. Com isso, excluiu-se do rateio os emolumentos relativos à solicitação de relatório de frota (Modelo "A") que, como o próprio nome sugere, não se trata de licença ou autorização para operar no TRIC. Como houve a exclusão da atividade de emissão do Modelo "A", foi necessário recalcular a proporção do tempo despendido nos processamentos das demais atividades (LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO, Modificação de Frota e Viagem Ocasional), conforme pode ser observado na Tabela 9 (que aproveita parte das informações básicas contidas na Tabela 2).



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Tabela 9: Percentual do tempo necessário para a emissão dos documentos considerando as atividades que potencialmente utilizam o "processamento de multas" (excluindo-se o "Modelo A")

| Atividade | A | B |
|--|---------|--|
| | % Tempo | % Tempo (Coluna "A" / SOMA da Coluna "A") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,2% | 17,8% |
| Modificação de Frota | 75,8% | 78,4% |
| Viagem Ocasional | 3,7% | 3,8% |
| SOMA | 96,7%* | 100% |

*Foi excluído o percentual referente ao Modelo "A" (3,3%)

Destaca-se que, na Tabela 9, a coluna "A" mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades (conforme cálculo que resultou na Figura 2/Tabela 2, apresentadas anteriormente), apenas com a exclusão da atividade "Modelo A", que não demanda fiscalização e não origina multa. O resultado apresentado na coluna "B" é o rateio das atividades da coluna "A" no universo de atividades que demandam fiscalização.

Assim, mantendo-se a mesma técnica de custeio baseado em atividades anteriormente utilizada, foram rateados os R\$543.532,56 gastos com processamento de multas aplicadas no TRIC em 2016. Tal rateio está apresentado resumidamente na Tabela 10.

Tabela 10: Custo por processamento de multas por atividade

| Atividade | A | B | C | D |
|--|---------|---|-------------------------------------|------------------------------------|
| | % Tempo | Rateio dos custos com proces. multas ("A" x Instalação) | nº solicitações processadas em 2016 | Rateio por solicitação ("B" / "C") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,8% | R\$ 96.537,43 | 524 | R\$ 184,23 |
| Modificação de Frota | 78,4% | R\$ 426.153,61 | 7.448 | R\$ 57,22 |
| Viagem Ocasional | 3,8% | R\$ 20.841,51 | 187 | R\$ 111,45 |
| SOMA | 100% | R\$ 543.532,56 | 8.159 | - |

Na Tabela 10, a coluna "A" mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades relativas ao processamento de multas (conforme cálculo que resultou na Tabela 9). A coluna "B" é o resultado da multiplicação dos custos com processamentos de multas de 2016 (calculado em R\$543.532,56) pelo valor da coluna "A". A coluna "C" apresenta o número de



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

solicitações processadas em 2016 para cada atividade conforme relatório da GERAR. O resultado apresentado na coluna "D" é a divisão da coluna "B" pela coluna "C", e corresponde ao efetivo custo com processamento de multas.

4.3.2 Custos com postagem de multas

Segundo os dados coletados com a Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio à JARI (GEAUT), em 2016 foram gastos R\$78.209,29 com postagens de 3.930 notificações de autuação e 4.333 notificações de multa do TRIC. Utilizando o mesmo critério de rateio realizado no cálculo de processamento das multas (excluindo solicitações de Modelo "A"), tem-se a Tabela 11.

Tabela 11: Custo com postagem de multas

| Atividade | A | B | C | D |
|---|------------|---|---|--|
| | % Tempo | Rateio dos custos com proces. multas ("A" x Instalação) | nº solicitações processadas em 2016 | Rateio por solicitação ("B" / "C") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,8% | R\$ 13.890,84 | 524 | R\$ 26,51 |
| Modificação de Frota | 78,4% | R\$ 61.319,55 | 7448 | R\$ 8,23 |
| Viagem Ocasional | 3,8% | R\$ 2.998,90 | 187 | R\$ 16,04 |
| SOMA | 100% | R\$ 78.209,29 | 8.159 | - |

A coluna "A" da Tabela 11 mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades relativas às postagens de multas (conforme cálculo que resultou na Tabela 9). A coluna "B" é o resultado da multiplicação dos custos com postagem de multas em 2016 (calculado em R\$78.209,29) pelo valor da coluna "A". A coluna "C" apresenta o número de solicitações processadas em 2016 para cada atividade conforme relatório da GERAR. O resultado apresentado na coluna "D" é a divisão da coluna "B" pela coluna "C", e corresponde ao efetivo custo com postagem de multas para cada solicitação.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

4.3.3 Custos com cobranças judiciais

Segundo nota técnica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)⁸, cada cobrança judicial custa em média R\$5.606,67. De acordo com o levantamento nos sistemas de controle de dívida ativa realizado pela Procuradoria Federal da ANTT, no ano de 2016 foram encontradas 4 (quatro) cobranças de transportadoras internacionais e 1 (uma) cobrança de transportadora brasileira, o que totalizaria R\$28.033,35 com os custos dessas 5 (cinco) cobranças. Destaca-se que esse valor é muito inferior aos dos anos anteriores (que chegou a ultrapassar 100 cobranças em um único ano). Os dados estão disponíveis na íntegra no ANEXO VII desta Nota Técnica.

Considerando o mesmo critério anterior, as cobranças judiciais não deveriam ser custeadas pelas atividades de "Modificação de Frota". Esse fato corrobora com a premissa de que a emissão de Modelo "A" também não recebeu o rateio dos custos com postagem e processamento de multas. A justificativa é que não há cobranças judiciais diretamente relacionadas com as operações que envolvem as modificações de frota, acredita-se que essa atividade deveria ser excluída deste rateio. Com isso, por meio da mesma técnica aplicada na seção 4.3.1 "*Custos com processamento de multas*" cujos resultados foram apresentados anteriormente na Tabela 9, foram obtidos os percentuais que constam na Tabela 12.

Tabela 12: Exclusão da atividade "Modificação de Frota" e "Modelo A", exigindo um novo rateio para as atividades que potencialmente demandariam "cobranças judiciais"

| Atividade | A | B |
|--|---------|--|
| | % Tempo | % Tempo (Coluna "A" / SOMA da Coluna "A") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,2% | 82,2% |
| Viagem Ocasional | 3,7% | 17,8% |
| SOMA | 20,9%* | 100% |

*Foi excluído o percentual referente ao Modelo "A" (3,3%) e "Modificação de Frota" (75,8%)

Na Tabela 12, a coluna "A" mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades (conforme cálculo que resultou

⁸ Nota técnica intitulada "Custo e tempo do processo de execução fiscal promovido pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional", realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, sob a responsabilidade dos pesquisadores Alexandre dos Santos Cunha (coordenador), Isabela do Valle Klin e Olívia Alves Gomes Pessoa. Brasília, 2011.

na Figura 2/Tabela 2, apresentadas anteriormente), mas com a exclusão da atividade "Modelo A" e "Modificação de Frota", que não são potenciais demandadores de cobranças judiciais. O resultado apresentado na coluna "B" é o rateio das atividades da coluna "A" no universo de atividades que potencialmente demandariam cobranças judiciais.

Assim, pela mesma técnica de custeio baseado em atividades, foram rateados os R\$28.033,35 de cobranças judiciais calculados para 2016. Tal rateio está apresentado na Tabela 13.

Tabela 13: Custo com cobranças judiciais rateado por atividade

| | A | B | C | D |
|---|------------|---|---|--|
| | % Tempo | Rateio dos custos com cobr. jud. ("A" x Instalação) | nº solicitações processadas em 2016 | Rateio por solicitação ("B" / "C") |
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 82,2% | R\$ 23.055,82 | 524 | R\$ 44,00 |
| Viagem Ocasional | 17,8% | R\$ 4.977,53 | 187 | R\$ 26,62 |
| SOMA | 100% | R\$ 28.033,35 | 711 | - |

A coluna "A" da Tabela 13 mostra o percentual de rateio do tempo despendido para o processamento das atividades relativas às cobranças judiciais (conforme disposto na Tabela 12). A coluna "B" é o resultado da multiplicação dos custos de cobranças judiciais em 2016 (calculado em R\$ R\$ 28.033,35) pelo valor da coluna "A". A coluna "C" apresenta o número de solicitações processadas em 2016 para cada atividade do TRIC conforme Relatório de Atividades da GERAR. O resultado apresentado na coluna "D" é a divisão da coluna "B" pela coluna "C", e corresponde ao efetivo custo com cobranças judiciais a serem rateados para cada solicitação.

5. CUSTEIO FINAL E DESAGREGAÇÃO DOS CUSTOS

Diante da Análise Técnica, os custos calculados nas seções anteriores resumem-se na Tabela 14.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT/GERET
Fl. N° 89

ANTT/GERET
Fl. N° 209

Tabela 14: Resumo do rateio dos custos identificados na Análise Técnica por atividade

| Atividade | Custos "efetivos" | | | Custos "potenciais" | | |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| | Custo Direto de Pessoal | Custo Gerencial | Custo com Instalação | Custo com Processamento de Multas | Custo com Postagem | Custo com Cobranças Judiciais |
| LC, LO, Renovação LC/LO, 2ª Via LC/LO | R\$101,43 | R\$4,85 | R\$12,30 | R\$184,23 | R\$8,79 | R\$44,00 |
| Modelo "A" | R\$30,48 | R\$1,65 | R\$4,18 | - | - | - |
| MF | R\$82,23 | R\$1,51 | R\$3,82 | R\$57,22 | R\$2,73 | - |
| VO | R\$46,43 | R\$2,94 | R\$7,44 | R\$111,45 | R\$5,32 | R\$26,62 |

No entanto, a primeira linha da Tabela 14 dispõe um resultado agregado para os 5 (cinco) documentos distintos: LC, LO, Renovação LC/LO, 2ª Via LC/LO). Isso faz com que seja importante desagregá-los para obtenção de cálculos mais precisos dos emolumentos cobrados. Como há dispêndio menor de tempo para proceder renovação de licenças e para emissão de 2ª via de licenças, considera-se uma boa alternativa a desagregação conforme o percentual dessas atividades (seguindo o sentido inverso do custeio ABC utilizado). Para isso, considerou-se que, pelo conjunto de operações e procedimento envolvidos, a emissão de licença possui maior complexidade. Como resultado, as emissões de licenças passaram a ser tratadas como referência para os demais cálculos.

Para isso, considerou-se o tempo médio de execução do processamento de Licença Complementar e de Licença Originária como sendo de 3h13min (conforme cálculo da média entre LC e LO da coluna "B" da Tabela 1 apresentada anteriormente). Destaca-se que, conforme mencionado anteriormente, o tempo de execução refere-se ao tempo de mão-de-obra direta empregada nas atividades que envolvem a emissão daqueles documentos.

Como o tempo médio de execução da Renovação de LC foi de 2h32min, os custos com Renovação deveriam ser 78,8% (2h32min de 3h13min) do valor da emissão das licenças. Do mesmo modo, o tempo médio de execução de 2ª via de licenças foi de 1h42min, fazendo com que os custos com 2ª via pudessem ser calculadas por 52,9% dos custos de emissão das licenças (1h42min de 3h13min). Portanto, acredita-se que esses períodos são bons parâmetros de ponderação dos valores, e estão apresentados resumidamente na Tabela 15.

Tabela 15: Fatores de ponderação dos valores para fins de desagregação de atividades

| Tempo | A | B |
|---------------------------------------|---------------|-----------------|
| | Tempo de Ref. | % do Temp. Ref. |
| Tempo médio de execução LC e LO: | 3:13:28 | 100,0% |
| Tempo médio de execução da Renovação: | 2:32:30 | 78,8% |
| Tempo médio de execução da 2ª Via: | 1:42:15 | 52,9% |

Considerando as premissas apresentadas na parte histórica desta Nota Técnica, o processo de “Habilitação” deve ter o seu cálculo de emolumentos de forma análoga ao de emissão de uma “Licença Originária” que, por sua vez, é semelhante ao custo da “Licença Complementar”. Do mesmo modo, a autorização de “TRIC própria” deve ter o seu cálculo de emolumentos de forma análoga à “Autorização de Viagem Ocasional”, culminando em valores semelhantes entre si. A renovação de licença devem ter um valor único correspondente à 78,8% da emissão da própria licença (vide Tabela 15 anterior). A emissão da segunda via de documentos também deve ter valor único. Desta forma, a partir dos resultados encontrados até então, pode-se propor que a nova tabela de emolumentos tenha 8 (oito) tipos de solicitação:

- 1) Habilitação para prestação de serviço de TRIC (em substituição à LO);
- 2) Autorização de Viagem Ocasional;
- 3) Autorização de TRIC Própria (mesmo valor da VO);
- 4) Modificação de Frota;
- 5) Licença Complementar (mesmo valor da LO/Habilitação);
- 6) Modelo “A”;
- 7) Renovação de Licença;
- 8) 2ª Via de Licença Complementar.

6. APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Conforme já apresentado na Análise Técnica, podem ser utilizados para custear os emolumentos tanto os gastos “*efetivos*” quanto “*potenciais*” para realização de determinado serviço público específico. Na hipótese de se desejar aplicar apenas os gastos “*efetivos*”, a literatura sobre custos de regulação aceita a

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES


inserção de uma margem de aumento (ou “overhead”) que varia de 20%⁹ a 30%¹⁰ sobre os valores calculados. Esse incremento busca corrigir a distorção existente pela desconsideração, nos cálculos, de outros componentes de custo, tais como aquisição/desenvolvimento de *software*, armazenamento de arquivos eletrônicos, eventuais postagens de documentos, ou, até mesmo, suprimentos administrativos (impressora, papéis e grampos).

Por outro lado, na hipótese de se utilizar ambos os custos “efetivos” e “potenciais”, acredita-se que não é necessário incluir o percentual de “overhead”, tendo em vista a inclusão de custos adicionais. Caso o tomador de decisão optar pela inclusão do “overhead” nessa última situação, esse valor deverá ter um percentual de aumento menor do que aquele proposto para os custos “efetivos”.

Portanto, diante do exposto, esta Nota Técnica apresenta duas propostas sendo: a primeira utiliza apenas o custo “efetivo” adicionado, opcionalmente, do “overhead” de 20%; e a segunda, utiliza os custos “efetivo” e “potenciais” calculados, sem a inclusão de “overhead”.

6.1. Primeira proposta: custos “efetivos” com “overhead”

Esta proposta considera apenas os custos “efetivos”, adicionado ao menor “overhead” disponível pela literatura, ou seja, 20% (vinte por cento). O resultado está na Tabela 16.



⁹ De acordo com: SCM Network (s.d.). *International Standard Cost Model Manual. Measuring and reducing administrative burdens for businesses*. Disponível em: <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/34227698.pdf>. Acesso em: 21/02/2017.

¹⁰ De acordo com: *Better Regulation Executive* (2005). *Measuring Administrative Costs: UK Standard Cost Model Manual*. Disponível em: <http://regulatoryreform.com/wp-content/uploads/2015/02/UK-Standard-Cost-Model-handbook.pdf>. Acesso em: 01/06/2017

Tabela 16: Custos efetivos rateados por tipo de solicitação (agregado)

| Custos / Solicitações | Custos "efetivos" | | | Subtotal | Total com Overhead (20%) |
|--|-------------------------|-----------------|----------------------|-----------|--------------------------|
| | Custo Direto de Pessoal | Custo Gerencial | Custo com Instalação | | |
| LC + LO + Renovação LC/LO + 2ª Via LC/LO | R\$101,43 | R\$4,85 | R\$15,95 | R\$122,23 | R\$146,68 |
| Modelo "A" | R\$30,48 | R\$1,65 | R\$5,42 | R\$37,55 | R\$45,06 |
| MF | R\$82,23 | R\$1,51 | R\$4,95 | R\$88,69 | R\$106,43 |
| VO | R\$46,43 | R\$2,94 | R\$9,65 | R\$59,02 | R\$70,82 |

Para desagregar o valor referente às 5 (cinco) atividades agrupadas (LC, LO, Renovação de LC e de LO, 2ª via de LC e de LO), foram utilizados os dados apresentados anteriormente na Tabela 15. Como resultado, as 5 (cinco) atividades foram desagregadas em 3 (três) atividades, apresentados na Tabela 17.

Tabela 17: Custos "efetivos" desagregados por atividades de LC, LO, renovações e 2ª via

| Tempo médio de execução | A | B |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| | % do Temp. Ref. | Custo "efetivo" |
| LC e LO | 100,0% | R\$ 146,68 |
| Renovação | 78,8% | R\$ 115,62 |
| 2ª Via | 52,9% | R\$ 77,52 |

Na Tabela 17 a coluna "A" é advinda do resultado obtido anteriormente e apresentado na Tabela 15, e a coluna "B" (também da Tabela 17), é a multiplicação do valor obtido para emissão das 5 (cinco) solicitações (equivalente a R\$146,62 – conforme disponível anteriormente na Tabela 16) por cada linha da coluna "A" da própria Tabela 17.

Enfim, a Tabela 18 apresenta a primeira proposta de tabela de emolumentos que mostra os valores arredondados calculados para os custos "efetivos".



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Tabela 18: Primeira proposta da tabela de emolumentos, considerando os custos "efetivos"

| Solicitação | Rateio Calculado | Proposta de Emolumento |
|--|------------------|------------------------|
| Habilitação para prestação de serviço de TRIC: | R\$146,68 | R\$150,00 |
| Autorização de Viagem Ocasional (emp. BR) | R\$70,82 | R\$70,00 |
| Autorização de TRIC Própria | R\$70,82 | R\$70,00 |
| Modificação de Frota | R\$106,43 | R\$100,00 |
| Licença Complementar (emp. Estrangeira) | R\$146,68 | R\$150,00 |
| Modelo "A" | R\$45,06 | R\$40,00 |
| Renovação de Licenças | R\$115,62 | R\$110,00 |
| 2ª Via de Licença Complementar (emp. Estran.) | R\$77,52 | R\$70,00 |

6.2. Segunda proposta: custos "efetivos" e "potenciais".

A segunda proposta considerou os custos "efetivos" (sem "overhead") e os custos "potenciais" calculados. O resultado está apresentado na Tabela 19.

Tabela 19: Custos "efetivos" e "potenciais" rateados por tipo de solicitação (agregado)

| Custos / Solicitações | Subtotal dos Custos "efetivos" sem "overhead" | Custos "potenciais" | | | Total |
|--|---|-----------------------------------|--------------------|-------------------------------|------------|
| | | Custo com Processamento de Multas | Custo com Postagem | Custo com Cobranças Judiciais | |
| LC + LO + Renovação LC/LO + 2ª Via LC/LO | R\$122,23 | R\$ 184,23 | R\$ 26,51 | R\$ 44,00 | R\$ 376,97 |
| Modelo "A" | R\$37,55 | R\$ - | R\$ - | R\$ - | R\$ 37,55 |
| MF | R\$88,69 | R\$ 57,22 | R\$ 8,23 | R\$ - | R\$ 154,14 |
| VO | R\$59,02 | R\$ 111,45 | R\$ 16,04 | R\$ 26,76 | R\$ 213,13 |

Para desagregar o valor referente às 5 (cinco) atividades agrupadas (LC, LO, Renovação de LC e de LO, 2ª via de LC e de LO), foram utilizados os dados apresentados anteriormente na Tabela 15. Como resultado, as 5 (cinco) atividades foram desagregadas em 3 (três) atividades, apresentados na Tabela 20.

Tabela 20: Custos "efetivos" e "potenciais" desagregados por atividades de LC, LO, ren. e 2ª via

| | A | B |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| | % do Temp. Ref. | Custo "efetivo" |
| Tempo médio de execução | | |
| LC e LO | 100,00% | R\$ 376,97 |
| Renovação | 78,80% | R\$ 297,15 |
| 2ª Via | 52,90% | R\$ 199,24 |

Para melhor compreensão dessa tabela (Tabela 20), a coluna "A" é advinda do resultado obtido anteriormente na Tabela 15, e a coluna "B" (também da Tabela 20), é a multiplicação do valor obtido para emissão das 5 (cinco) solicitações (equivalente a R\$376,97 – conforme disponível anteriormente na Tabela 19) por cada linha da coluna "A" da própria Tabela 20.

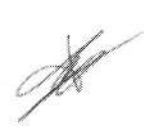
Enfim, a primeira proposta de tabela de emolumentos arredondou os valores encontrados para os custos efetivos. Como conclusão, esses valores estão apresentados na Tabela 21.

Tabela 21: Segunda proposta da tabela de emolumentos, considerando os custos "efetivos" e "potenciais"

| Solicitação | Rateio Calculado | Proposta de Emolumento |
|--|------------------|------------------------|
| Habilitação para prestação de serviço de TRIC: | R\$ 376,97 | R\$370,00 |
| Autorização de Viagem Ocasional (emp. BR) | R\$ 213,13 | R\$210,00 |
| Autorização de TRIC Própria | R\$ 213,13 | R\$210,00 |
| Modificação de Frota | R\$ 154,14 | R\$150,00 |
| Licença Complementar (emp. Estrangeira) | R\$ 376,97 | R\$370,00 |
| Modelo "A" | R\$ 37,55 | R\$40,00 |
| Renovação de Licenças | R\$ 297,15 | R\$290,00 |
| 2ª Via de Licença Complementar (emp. Estran.) | R\$ 199,24 | R\$190,00 |

7. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, foram disponibilizadas duas propostas para decisão superior: a primeira considerou apenas a utilização dos custos "*efetivos*" do processo e a segunda considerou ainda a utilização dos custos "*potenciais*". Ambas propostas têm fundamentos técnicos já apresentados nesta Nota Técnica e foram elaboradas por meio de coleta de dados dos tempos para realização de cada atividade (utilizando método adaptado da amostragem do trabalho) e o custeio "*ABC*" rateado por esses tempos. A consolidação dessas propostas está na Tabela 22.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Tabela 22: Apresentação das propostas para decisão superior

| Solicitação | 1ª Proposta | 2ª Proposta | Valor Atual |
|--|-------------|-------------|-------------------------------------|
| Habilitação para prestação de serviço de TRIC: | R\$150,00 | R\$370,00 | Não há ¹ |
| Autorização de Viagem Ocasional (emp. BR) | R\$70,00 | R\$210,00 | R\$10,00 fixo + R\$5,00 por veículo |
| Autorização de TRIC Própria | R\$70,00 | R\$210,00 | Não há ² |
| Modificação de Frota | R\$100,00 | R\$150,00 | R\$10,00 fixo + R\$5,00 por veículo |
| Licença Complementar (emp. Estrangeira) | R\$150,00 | R\$370,00 | R\$180,00 |
| Modelo "A" | R\$40,00 | R\$40,00 | R\$50,00 |
| Renovação de Licenças | R\$110,00 | R\$290,00 | Não há ³ |
| 2ª Via de Licença Complementar (emp. Estran.) | R\$70,00 | R\$190,00 | R\$180,00 |

¹A "Habilitação" substituirá a Licença Originária, que custa R\$180,00 fixo + R\$5,00 por veículo.²A "viagem ocasional" será desmembrada também em "autorização de carga própria".³A renovação de licença não contempla na Resolução nº 1.474/06.

Conforme premissas, essas propostas consideram que não haverá mais "cobrança por veículo", e sim apenas a cobrança pela solicitação (independentemente da quantidade de veículos). Lembrando que o intuito é meramente dirimir erros de pagamento por emolumentos e, consequentemente, reduzir os custos da ANTT oriundos dessas falhas.

Ademais, como os emolumentos são cobrados a fim de "cobrir os custos administrativos da atividade", não se deve tratar de restituição de valores pagos em caso de indeferimento da solicitação. Essa afirmação é oriunda do seguinte fato: independentemente do deferimento ou indeferimento da solicitação, quaisquer análises utiliza recursos da ANTT.

Como considerações finais, destaca-se que foi solicitado à Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) informações sobre o valor de cobranças pelas Licenças Complementares dos demais países signatários de acordos de transporte. Em resposta, os governos da Bolívia, Chile e Uruguai não cobram emolumentos pela emissão de Licenças Complementares. Por outro lado, as autoridades da Argentina cobram aproximadamente R\$360,00, e do Paraguai cobram aproximadamente R\$430,00. Isso significa que ambas propostas podem estar coerentes como boas práticas de reciprocidade.





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

8. ENCAMINHAMENTO

Diante do exposto, encaminha-se à Diretoria, para a eleição da Proposta 1 ou Proposta 2 de valores calculados para o emolumentos cobrados nos processos do TRIC que irá constar no anexo da minuta de resolução proposta na Nota Técnica SUROC nº 03/2017.

Gizelle Coelho Netto

GIZELLE COELHO NETTO
Especialista em Regulação

Hugo Alves Silva Ribeiro

HUGO ALVES SILVA RIBEIRO
Especialista em Regulação

De acordo.

THIAGO MARTORELLY QUIRINO DE ARAGÃO
Superintendente de Serviços de Transporte
Rodoviário e Multimodal de Cargas

ANEXO I
FORMULÁRIO DE COLETA DE DADOS

| Estudo processos TRIC (COTRIC) | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------|------|--------------|------|---|------|-----------|------|------------------------|--|
| Identificação do processo: <i>(docflow, assunto email, etc)</i> | | | | | | | | | | | |
| Tipo de solicitação: <i>(LO, 2ª via LO, VO, LC, 2ª via LC, Mod. de Frota, Modelo A)</i> | | | | | | | | | | | |
| Nome (A) | Etapa (B) | Chegada (C) | | Execução (D) | | | | Saída (E) | | Resultado da Etapa (F) | Observações (G) <i>(relatar quaisquer considerações que podem ter afetado o desempenho normal da Etapa - tipo pendência, indisponibilidade de sistemas etc)</i> |
| | Receber documento Analisar solicitação (deferimento ou indeferimento) | | | Início | Fim | Documento recebido Deferimento ou indeferimento Email pendência Deferimento ou indeferimento após pendência Conferência coordenador Portaria assinada Portaria publicada Documento Expedição Documento arquivado Outros (especificar...) | | | | | |
| | Enviar pendência Reanálise - pendência (análise) Conferir (coordenador) Colher assinatura Portaria Publicar Expedir Arquivar Outros (especificar...) | Data | Hora | Data | Hora | Data | Hora | Data | Hora | | |
| | | | | | | | | | | | |

ANEXO II

RESULTADO DO ESTUDO DE TEMPOS

| Coluna | Legenda |
|--------|---|
| "A" | tempo de execução = Tempo real. Como foi usada a média, considera-se que tempo real = tempo normal |
| "B" | Espera = tempo aguardando |
| "C" | custo execução |
| "D" | tempo de permanência na GERAR |
| "E" | tempo padrão = tempo normal x fator de tolerância - FT. Foi adotado a a tolerância de 10% : tolerâncias constantes (tempo pessoal - 5%, fadiga básica 4%) + tolerância variável (monotonia média 1%), ou seja, FT=1,1. Moreira, Daniel A. Administração da Produção e Operações p.289 |
| "F" | custo de pessoal direto considerando tempo padrão calculado |

| Documento | Tamanho amostra | Resultados do estudo de tempos - documentos deferidos | | | | | | Custos | |
|-----------|-----------------|---|----------------------|--------------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| | | Medida | (A) | (B) | (C) | Observação | (A + B = D) | (E) | (F) |
| | | | execução hh:mm:ss | espera hh:mm:ss | R\$ de pessoal execução | | Tempo na GERAR hh:mm:ss | tempo padrão (FT=10%) | custo de pessoal direto |
| LC | 5 | media | 3:24:36 | 171:53:36 | 130,91 | - | 175:18:12 | 3:45:04 | 144,00 |
| | | maximo | 5:46:00 | 273:03:00 | 210,02 | - | 278:49:00 | | |
| | | minimo | 1:38:00 | 32:58:00 | 57,95 | - | 35:21:00 | | |
| | | mediana | 2:40:00 | 205:52:00 | 123,44 | - | 208:32:00 | | |

| | | | | | | | | | |
|------------|----|------------------|----------|-----------|--------|-------------------|-----------|---------|--------|
| | | desvio padrão | 1:42:46 | 95:30:04 | 59,74 | - | 96:51:11 | | |
| LO | 9 | media | 3:02:20 | 138:00:47 | 101,45 | - | 141:03:07 | 3:20:34 | 111,59 |
| | | maximo | 4:57:00 | 316:12:00 | 158,91 | - | 318:50:00 | | |
| | | minimo | 2:33:00 | 70:53:00 | 86,20 | - | 73:27:00 | | |
| | | mediana | 2:34:00 | 71:31:00 | 87,20 | - | 74:04:00 | | |
| | | desvio padrão | 0:56:17 | 100:44:24 | 27,64 | - | 100:44:22 | | |
| Modelo A | 7 | media | 0:41:34 | 53:05:26 | 27,71 | - | 53:47:00 | 0:45:44 | 30,48 |
| | | maximo | 1:55:00 | 121:45:00 | 60,69 | - | 122:06:00 | | |
| | | minimo | 0:21:00 | 21:27:00 | 13,45 | - | 21:55:00 | | |
| | | mediana | 0:30:00 | 30:02:00 | 19,51 | - | 30:46:00 | | |
| | | desvio padrão | 0:33:15 | 41:13:48 | 16,28 | - | 41:11:21 | | |
| Mod. Frota | 84 | media | 1:58:57 | 99:27:15 | 74,76 | - | 101:26:12 | 2:10:50 | 82,23 |
| | | maximo | 16:08:09 | 482:58:00 | 500,06 | - | 484:21:00 | | |
| | | minimo | 0:24:40 | 4:53:00 | 9,71 | - | 5:20:00 | | |
| | | mediana | 1:11:09 | 90:25:00 | 42,38 | - | 90:58:22 | | |
| | | desvio padrão | 3:00:59 | 79:43:13 | 109,79 | - | 80:13:09 | | |
| Ren. LC | 2 | media | 2:32:30 | 151:29:00 | 103,21 | - | 154:01:30 | 2:47:45 | 113,53 |
| | | maximo | 3:26:00 | 161:02:00 | 133,40 | - | 162:41:00 | | |
| | | minimo | 1:39:00 | 141:56:00 | 73,02 | - | 145:22:00 | | |
| | | mediana | 2:32:30 | 151:29:00 | 103,21 | - | 154:01:30 | | |
| | | desvio padrão | 1:15:40 | 13:30:21 | 42,69 | - | 12:14:41 | | |
| 2ª via LC | 1 | - | 0:28:00 | 47:56:00 | 16,16 | sem observação | 48:24:00 | 0:30:48 | 17,77 |
| 2ª Via LO | 4 | media | 1:14:15 | 67:17:00 | 50,41 | - | 68:31:15 | 1:21:40 | 55,46 |

Setor de Clubes Esportivo Sul, lote 10 – trecho 03, Projeto Orla Polo 8 – Bloco A – Térreo
Cep: 70.200-003 – Brasília - DF – fone: (61) 3410-1200
www.antt.gov.br

| | | | | | | | | | |
|----|---|---------------|---------|-----------|-------|---|-----------|---------|-------|
| | | maximo | 1:35:00 | 111:34:00 | 61,32 | - | 113:09:00 | | |
| | | minimo | 0:46:00 | 51:50:00 | 36,14 | - | 52:36:00 | | |
| | | mediana | 1:18:00 | 52:52:00 | 52,10 | - | 54:10:00 | | |
| | | desvio padrão | 0:23:27 | 29:31:45 | 11,98 | - | 29:46:05 | | |
| VO | 5 | media | 1:06:07 | 82:14:27 | 42,21 | - | 83:20:33 | 1:12:04 | 46,43 |
| | | maximo | 1:53:00 | 207:27:00 | 76,37 | - | 208:26:00 | | |
| | | minimo | 0:36:00 | 22:21:00 | 23,43 | - | 23:31:00 | | |
| | | mediana | 1:06:00 | 55:15:00 | 39,87 | - | 55:59:00 | | |
| | | desvio padrão | 0:22:21 | 72:51:36 | 15,51 | - | 72:51:52 | | |

| Vínculo | Salário mensal (R\$) | Custo mensal (R\$) | R\$/h | Qde de Pessoal (apenas p/ referência) |
|----------------------------------|----------------------|--------------------|--------|---------------------------------------|
| Terceirizado | 6.027,86 | 6.027,86 | 30,14 | 7 + 1 (cedido) |
| Especialista em Regulação (EREG) | 9.258,79 | 12.345,05 | 61,73 | 1 |
| Gerente – EREG (Parcial 10%) | 9.258,79 | 12.345,05 | 61,73 | 1 |
| Estagiário | 696,89 | 696,89 | 3,48 | 2 |
| TREG | 9.258,79 | 12.345,05 | 61,73 | 3 |
| Superintendente | 24.654,03 | 32.872,04 | 164,36 | 1 |

ANEXO III
DETALHAMENTO DO RATEIO E DOS CUSTOS DIRETOS COM PESSOAL

| | TEMPO DE EXECUÇÃO | | | | ESPERA | TEMPO TOTAL (Execução + Espera) | | |
|--------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------|
| | A | B | C | D | E | F | G | H |
| | Quantidade de Formulários preenchidos | Tempo médio de Execução | Tempo Total de Execução (A x B) | % Tempo Execução | Tempo médio de Espera | Total (B + E) | Tempo Total (A x F) | % Tempo Total |
| LC | 5 | 3:24:36 | 17:03:00 | 8,0% | 171:53:36 | 175:18:12 | 876:31:00 | 7,8% |
| LO | 3 | 3:02:20 | 9:07:00 | 4,3% | 138:00:47 | 141:03:07 | 423:09:20 | 3,8% |
| Modelo "A" | 7 | 0:41:34 | 4:51:00 | 2,3% | 53:05:26 | 53:47:00 | 376:29:00 | 3,3% |
| MF | 84 | 1:58:57 | 166:31:14 | 78,0% | 99:27:15 | 101:26:12 | 8520:40:29 | 75,8% |
| Renovação LC | 2 | 2:32:30 | 5:05:00 | 2,4% | 151:29:00 | 154:01:30 | 308:03:00 | 2,7% |
| 2ª via de LC | 1 | 0:28:00 | 0:28:00 | 0,2% | 47:56:00 | 48:24:00 | 48:24:00 | 0,4% |
| 2ª via de LO | 4 | 1:14:15 | 4:57:00 | 2,3% | 67:17:00 | 68:31:15 | 274:05:00 | 2,4% |
| VO | 5 | 1:06:07 | 5:30:33 | 2,6% | 82:14:27 | 83:20:33 | 416:42:47 | 3,7% |

Agrupamento

| | |
|--|---------------|
| LO, LC, Renovação LC e 2ª via de LC e LO | 17,2% |
| Modelo "A" | 3,3% |
| Modificação de Frota | 75,8% |
| Viagem Ocasional | 3,7% |
| SOMA | 100,0% |

| | Custo Direto de Pessoal |
|--------------|-------------------------|
| LC | R\$ 144,00 |
| LO | R\$ 111,59 |
| Modelo "A" | R\$ 30,48 |
| MF | R\$ 82,23 |
| Renovação LC | R\$ 113,53 |
| 2ª via de LC | R\$ 17,77 |
| 2ª via de LO | R\$ 55,46 |
| VO | R\$ 46,43 |

| | Quantidade de Formulários preenchidos | % Tempo Total |
|--------------|---|---------------------|
| LC | 5 | 7,8% |
| LO | 3 | 3,8% |
| Modelo "A" | 7 | 3,3% |
| MF | 84 | 75,8% |
| Renovação LC | 2 | 2,7% |
| 2ª via de LC | 1 | 0,4% |
| 2ª via de LO | 4 | 2,4% |
| VO | 5 | 3,7% |

| FATOR DE PONDERAÇÃO: | | | | |
|----------------------|-----------|----|--------|--------------------|
| LC | R\$144,00 | 5 | 33,3% | R\$48,00 |
| LO | R\$111,59 | 3 | 20,0% | R\$22,32 |
| Renovação LC | R\$113,53 | 2 | 13,3% | R\$15,14 |
| 2ª via de LC | R\$17,77 | 1 | 6,7% | R\$1,18 |
| 2ª via de LO | R\$55,46 | 4 | 26,7% | R\$14,79 |
| | | 15 | 100,0% | R\$101,43 |
| | | | | MÉDIA PONDERADA |

| | Custo Médio Ponderado Direto de Pessoal | |
|---|---|---------------|
| <i>LC + LO + Renovação LC/LO + 2ª Via LC/LO</i> | <i>R\$</i> | <i>101,43</i> |
| <i>Modelo "A"</i> | <i>R\$</i> | <i>30,48</i> |
| <i>MF</i> | <i>R\$</i> | <i>82,23</i> |
| <i>VO</i> | <i>R\$</i> | <i>46,43</i> |

ANEXO IV
CUSTOS GERENCIAIS (INDIRETOS)

| Vínculo | Salário mensal | Custo mensal | R\$/h |
|------------------------------|----------------|--------------|-------|
| Gerente – EREG (Parcial 10%) | 9.258,79 | 12.345,05 | 61,73 |

| | | |
|--------------------------------------|---------------|----------|
| Tempo dedicado ao TRIC - Parcial 10% | R\$ 1.234,51 | mensal |
| Custo anual gerência (TRIC) | R\$ 14.814,06 | 12 meses |

ANEXO V
CUSTOS COM INSTALAÇÕES

Valores referentes ao ano de 2016

| | | |
|---|--------------|-----------|
| Área Global Privativa da Sede da ANTT | 38.876,91 | m² |
| Área Administrativa (aprox.) da GERAR/SUROC | 30 | m² |
| Área do Arquivo da SUROC | 16,65 | m² |
| <i>Referência para SUROC/GERAR</i> | <i>46,65</i> | <i>m²</i> |
| <i>% do rateio dos custos</i> | <i>0,12%</i> | |

| | |
|---------------------------|----------------|
| Seguro do Imóvel em 2015: | R\$ 15.563,52 |
| IPTU do Imóvel em 2015: | R\$ 322.810,47 |

| | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| | Ano de 2016 |
| Seguro do Imóvel | R\$ 15.563,74 |
| IPTU do Imóvel | R\$ 358.220,52 |
| Energia Elétrica | R\$ 1.667.924,21 |
| Água | R\$ 298.904,08 |
| Vigilância | R\$ 3.507.026,03 |
| Manutenção | R\$ 7.250.946,48 |
| Limpeza | R\$ 2.647.209,40 |
| Aluguel | R\$ 24.822.563,64 |
| TOTAL: | R\$ 40.568.358,10 |
| Rateio equivalente (0,12%) | R\$ 48.679,64 |

Setor de Clubes Esportivo Sul, lote 10 – trecho 03, Projeto Orla Polo 8 – Bloco A – Térreo
Cep: 70.200-003 – Brasília - DF – fone: (61) 3410-1200
www.antt.gov.br

ANEXO VI

CUSTOS COM PROCESSAMENTOS DE MULTAS (URRS)

Principais Custos do Processamento (Trans. Internacional) - Ano Base 2016

| | |
|--|----------------|
| Mão de Obra | |
| Servidores | 3 |
| Remuneração Mensal Servidor | R\$ 9.905,55 |
| Coordenador (Fator 1/2) | R\$ 6.466,66 |
| Terceirizados Fixos | 4 |
| Terceirizados Compartilhados (Fator 1/2) | 2,5 |
| Custo Mensal p/ Terceirizado | R\$ 4.008,01 |
| Total Mensal: | R\$ 62.235,37 |
| Total Anual: | R\$ 829.804,91 |

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Aluguel Prédio | |
| Valor Total | R\$ 65.000,00 |
| Fator de Uso COAUT | 25% |
| Líquido | R\$ 16.250,00 |
| Total Anual | R\$ 195.000,00 |

Outros Custos (Água, Luz, Telefone) 7% do valor do aluguel, em média

Quantidade* de Folhas Impressas no Ano: 136476
 Custo por Impressão: R\$ 0,20
Total Geral do Internacional (Anual): R\$ 1.065.750,11

| | |
|---|-----------------------|
| Porcentagem de Autos TRIC perante outros de Transporte Internacional: | 51% |
| Custo Anual** do Processamento TRIC: | R\$ 543.532,56 |

*Somente COAUTRS, Somente Transp. Internacional
 (Dados obtidos pela Coordenação de Processamento de Autos de Infração / URRS)

ANEXO VII

CUSTOS COM COBRANÇAS JUDICIAIS

Segundo o estudo do IPEA¹¹, no âmbito da Justiça Federal, onde os processos de Execução Fiscal da ANTT são ajuizados, custo unitário médio total de uma ação de execução fiscal junto à Justiça Federal é de R\$ 5.606,67 (para o ano de 2011). É de se destacar que o tempo médio total de tramitação é de 9 anos, 9 meses e 16 dias, e a probabilidade de obter-se a recuperação integral do crédito é de 25,8%. Para fins desta Nota Técnica usou-se apenas o ano 2016.

| Ano | Quantidade de Certidões de Dívida Ativa | Custo total médio da cobrança no Poder Judiciário (Independente de resultado) | Nacional | Internacional |
|---------------|---|---|------------|---------------|
| 2001 | 2 | R\$ 11.213,34 | 2 | 0 |
| 2004 | 1 | R\$ 5.606,67 | 1 | 0 |
| 2005 | 4 | R\$ 22.426,68 | 3 | 1 |
| 2006 | 1 | R\$ 5.606,67 | 0 | 1 |
| 2007 | 7 | R\$ 39.246,69 | 7 | 0 |
| 2008 | 11 | R\$ 61.673,37 | 7 | 4 |
| 2009 | 28 | R\$ 156.986,76 | 18 | 10 |
| 2010 | 56 | R\$ 313.973,52 | 47 | 9 |
| 2011 | 148 | R\$ 829.787,16 | 126 | 22 |
| 2012 | 58 | R\$ 325.186,86 | 18 | 40 |
| 2013 | 60 | R\$ 336.400,20 | 7 | 53 |
| 2014 | 105 | R\$ 588.700,35 | 19 | 86 |
| 2015 | 60 | R\$ 336.400,20 | 4 | 56 |
| 2016 | 5 | R\$ 28.033,35 | 1 | 4 |
| TOTAL: | 546 | R\$ 3.061.241,82 | 260 | 286 |

¹¹ Nota Técnica intitulada "Custo e tempo do processo de execução fiscal promovido pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional", realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, sob a responsabilidade dos pesquisadores Alexandre dos Santos Cunha (coordenador), Isabela do Valle Klin e Olívia Alves Gomes Pessoa. Brasília, 2011.