



MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência  
Subsecretaria de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação  
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

## PARECER SEI Nº 3/2019/COGTS/SUPROC/SEPRAC-ME

**Ementa:** Audiência Pública nº 015/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de colher sugestões e contribuições à proposta de revisão da Resolução ANTT nº 3.665, de 4 de maio de 2011, que atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Processo SEI nº 10099.100006/2019-14

### 1. Introdução

1. A Secretaria da Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia (Seprac/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 015/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres, nos termos de suas atribuições legais, definidas no art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.033, de 13 de março de 2017[1].
2. A Audiência Pública nº 015/2018 submete à avaliação do público a proposta de minuta de Resolução que atualiza a Resolução ANTT nº 3.665, de 04 de maio de 2011, aplicando atualizações ao Regulamento do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Segundo informa a ANTT, existem dois processos relacionados ao tema: o processo 50500.056919/2018-80 trata da atualização integral da Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004 – Compatibilização com a 18ª edição do Regulamento Modelo da Organização das Nações Unidas (ONU) – Orange Book; segundo processo trata da atualização integral da Resolução ANTT nº 420/2004 no que tange à compatibilização com a 18ª edição do Regulamento Modelo da ONU – Orange Book: Audiência Pública nº 004/2016 – contribuições recebidas, relatório e minuta final de resolução.

### 2. Da Proposta Submetida à Audiência Pública e das Melhores Práticas Regulatórias

3. O transporte de produtos perigosos no Brasil está regulamentado pelo Decreto-Lei nº 2.063, de 06 de outubro de 1983, e, no modo rodoviário, pelo Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. No âmbito da ANTT, fundamentada na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tais regramentos foram regulamentados pela Resolução ANTT nº 3.665/11, e alterações, e complementados pelas instruções técnicas aprovadas pela Resolução ANTT nº 420/2004.
4. Esta última Resolução foi recentemente revisada e atualizada, no âmbito da Audiência Pública nº 004/2016 e dentro da Agenda Regulatória 2015/2016, resultando na publicação da Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016, que tem seu atendimento exigido a partir de dezembro de 2017.
5. Sendo assim, com essa última modificação normativa, restou a necessidade de se proceder à revisão e atualização da Resolução ANTT nº 3.665/11, de forma a adequar o Regulamento às alterações introduzidas nas instruções complementares decorrentes da alteração da Resolução

ANTT nº 420/2004, materializada pela já mencionada Resolução ANTT 5.232/2016. As referidas alterações versaram sobre os Capítulos da Resolução que se apresentassem desatualizadas diante do novo contexto regulatório, tais como aqueles que tratam das condições gerais de transporte, das responsabilidades, deveres e obrigações dos agentes envolvidos, da documentação e das infrações e penalidades. Também se torna oportuno retirar do Regulamento algumas exigências e penalidades que fogem ao escopo de atuação da ANTT e são de difícil fiscalização pela Agência, devendo ser indicadas para o encaminhamento das autoridades competentes nesses assuntos[2].

6. Ademais, a Análise de Impacto Regulatória (AIR) apresentada pela ANTT afirma que é necessário atualizar também o regime das infrações e sanções, já defasadas em função das novas exigências da Resolução publicada Resolução ANTT nº 3.665/2011 e dos valores das multas correntemente cobrados, não reajustados desde 2011.
7. Inicialmente, havia sido cogitada uma integração de bases de dados do transporte rodoviário de produtos perigosos, mediante acordo com o Ibama e com o Inmetro. Porém, devido às especificidades da matéria, a ANTT informa que esse tema deverá ser tratado em regulamento específico, tendo em vista que a identificação das empresas e dos veículos utilizados para o transporte rodoviário de produtos perigosos é de grande importância para o melhor conhecimento do setor e para a orientação de futuros regulamentos a ele aplicáveis.
8. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Na presente audiência pública, com base na documentação disponibilizada pela ANTT, **avalia-se que a agência cumpriu esses requisitos.**
9. Da análise da documentação disponibilizada para análise, observa-se que a ANTT disponibilizou em seu sítio eletrônico a minuta de Resolução, uma Nota Técnica e a Análise de Impacto Regulatório (AIR).

## 2.1 Da análise de Impacto Regulatório (AIR)

10. A Análise de Impacto Regulatório (AIR) buscou levantar quatro alternativas de solução para o problema apresentado. A primeira alternativa seria revisar e atualizar o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 3.665/2011, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/2016 e promover o monitoramento dos transportadores e a respectiva frota. Segundo a AIR, esta medida tornaria toda a regulamentação atualizada e harmonizada, com maior monitoramento (controle cadastral e documental) do setor de transporte, garantindo maior eficácia e eficiência à regulamentação e um aumento na segurança no transporte rodoviário de produtos perigosos.
11. A segunda alternativa seria estabelecer apenas uma melhor identificação das empresas transportadas e suas frotas, mediante integração de banco de dados da ANTT com órgãos que possuem tais informações, como o Ibama, mantendo as prescrições atuais do Regulamento, bem como seu regime de infrações. Segundo a AIR, a medida possibilitaria apenas um melhor monitoramento das empresas de transporte e da frota utilizada para o transporte de produtos perigosos, aumentando o controle e a segurança para a prestação desse serviço e reduzindo custos administrativos decorrentes da fiscalização; porém, ainda permaneceriam os problemas relativos à defasagem regulatória ainda observados na Resolução ANTT nº 3.665/2011 e alterações, decorrentes dos complementos introduzidos pelas instruções técnicas aprovadas pela Resolução ANTT nº 420/2004.
12. A terceira alternativa seria estabelecer apenas a atualização da Resolução ANTT nº 3.665/2011, que regulamenta o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/2016. Segundo a AIR, essa medida tornaria a regulamentação atualizada e harmonizada, com melhor esclarecimento das sanções aplicáveis em cada situação, garantindo maior eficácia e eficiência à regulamentação e um aumento na segurança do transporte rodoviário de produtos perigosos.
13. Na quarta alternativa sugere-se manter a situação atual. Segundo a AIR, nesse caso o problema da defasagem regulatória não seria resolvido.

### 2.1.1 Alternativas regulatórias

14. A seguir, será detalhada cada uma das alternativas regulatórias propostas pela AIR, *in verbis*:

#### “Alternativa 1

**Título da Alternativa 1:** Revisar e atualizar o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 3.665/11, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/16 e promover o monitoramento dos transportadores e sua frota.

#### IMPACTOS REGULATORIOS

- **ANTT**
  - I. Aumento na eficácia regulatória, visto que haveria harmonização das prescrições e condições de transporte de Regulamento com as estabelecidas em suas instruções complementares, Resolução ANTT nº 5.232/16, eliminando a defasagem do normativo, o conflito de conceitos e exigências na regulamentação;
  - II. Necessidade de alterações nos sistemas internos da ANTT do registro de transportadores e de processamento de multas, uma vez que deveriam se adequar às novas prescrições;
  - III. Redução do custo administrativo, uma vez que pode haver diminuição nas demandas e questionamentos do setor sobre a aplicabilidade do regulamento, visto que estará mais conciso, objetivo e eficaz.
- **TRANSPORTADORES**
  - I. Maior clareza nas prescrições aplicadas em relação aos deveres e obrigações constantes no Regulamento;
  - II. Enquadramento de sua frota às exigências de cadastramento no órgão ambiental, gerando maior segurança na atividade;
  - III. Prestação do serviço de transporte de forma regular e com maior segurança.
- **EXPEDIDORES**
  - I. Daria maior clareza dos procedimentos a serem adotados para gerar o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e aos direitos e obrigações constantes da resolução;
  - II. Evitaria demandas judiciais por contratação incorreta por erro de interpretação.
- **DEMAIS AGENTES FISCALIZADORES**
  - I. Necessidade de treinamento para fins de aplicação do novo normativo proposto.
- **SOCIEDADE**
  - I. Maior segurança à sociedade quanto ao transporte de produtos perigosos, devido ao maior controle cadastral e fiscalizatório dos veículos, bem como devido às sanções mais precisas dos infratores.

#### Alternativa 2

**Título da Alternativa 2:** Estabelecer apenas uma melhor identificação das empresas transportadoras e suas frotas, mediante integração de banco de dados da ANTT com órgãos que possuem tais informações.

**IMPACTOS REGULATORIOS**

- **ANTT**
  - I. Economia de recursos fiscalizatórios devido à troca de informações com órgãos externos;
  - II. Recebimento de informações relevantes para o acompanhamento e a regulamentação do transporte de produtos perigosos;
  - III. Necessidade de harmonização de sistemas e comunicações entre as entidades envolvidas (ex. IBAMA, INMETRO);
  - IV. Permaneceriam os problemas de defasagem regulatória e de prescrições de difícil aplicação e fiscalização.
- **TRANSPORTADORES**
  - I. Melhor acompanhamento da situação documental relativa ao transporte de produtos perigosos;
  - II. Economicidade de preenchimento documental, visto que haveria aproveitamento das bases de dados já preenchidas.
- **EXPEDIDORES**
  - I. Maior segurança na expedição de produtos perigosos.
- **DEMAIS AGENTES FISCALIZADORES**
  - I. Racionalização das equipes de fiscalização, devido ao prévio conhecimento de eventuais irregularidades de transportadores;
  - II. Maior rapidez no conhecimento de falhas documentais e cadastrais em alguma entidade, visto que não seria possível prosseguir com determinadas solicitações sem estar devidamente cadastrado em outra entidade.
- **SOCIEDADE**
  - I. Maior segurança à sociedade quanto ao transporte de produtos perigosos, especialmente devido ao maior controle cadastral e fiscalizatório dos veículos.

**Alternativa 3**

**Título da Alternativa 3:** Revisar e atualizar o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 3.665/11, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/16 sem promover o monitoramento dos transportadores e sua frota.

**IMPACTOS REGULATORIOS****• ANTT**

I. Aumento na eficácia regulatória, visto que haverá harmonização das prescrições e condições de transporte do Regulamento com as estabelecidas em suas instruções complementares, Resolução ANTT nº 5.232/16, evitando o conflito de conceitos e exigências na regulamentação;

II. Redução do custo administrativo, uma vez poderá haver diminuição nas demandas e questionamentos do setor sobre a aplicabilidade do regulamento, visto que estará mais conciso, objetivo e eficaz;

III. Necessidade de alterações no sistema interno da ANTT processamento de multas, uma vez que deveria se adequar às novas prescrições, em especial à implementação da aplicação da multa em dobro, nos termos propostos no §1º do artigo 39 da minuta de resolução.

**• TRANSPORTADORES**

I. Maior clareza nas prescrições aplicadas em relação aos deveres e obrigações constantes no Regulamento;

II. Prestação do serviço de transporte de forma regular e com maior segurança.

**• EXPEDIDORES**

I. Evitar demandas judiciais por contratação incorreta por erro de interpretação (especialmente em sanções de determinadas infrações).

**• DEMAIS AGENTES FISCALIZADORES**

I. Necessidade de treinamento para fins de aplicação do novo normativo proposto.

**• SOCIEDADE**

I. Maior segurança à sociedade quanto ao transporte de produtos perigosos, especialmente devido ao melhor entendimento da legislação pelos prestadores de serviços, bem como pela maior precisão na autuação dos infratores.

**Alternativa 4**

**Título da Alternativa 4:** Manter a situação atual.

**IMPACTOS REGULATORIOS**

- **ANTT**
  - I. Manutenção da defasagem regulatória, ocasionando questionamentos do setor regulado para a sua atualização;
  - II. Ineficácia/ineficiência fiscalizatória da ANTT por conta da manutenção de prescrições desatualizadas em relação à Resolução ANTT nº 5.232/16 e de exigências difícil cumprimento e/ou fiscalização.
- **TRANSPORTADORES**
  - I. Manutenção da defasagem regulatória, ocasionando a dificuldade de atendimento de algumas exigências/obrigações pelos transportadores.
- **EXPEDIDORES**
  - I. Manutenção da defasagem regulatória, ocasionando a dificuldade de atendimento de algumas exigências/obrigações pelos expedidores.
- **DEMAIS AGENTES FISCALIZADORES**
  - I. Aumento dos esforços de fiscalização, tendo em vista a manutenção de prescrições de difícil aplicação/fiscalização, e consequentemente ineficácia/ineficiência dessa atividade.
- **SOCIEDADE**
  - I. Poderia haver aumento nos acidentes, gerando danos ao meio ambiente e aumento de custos à sociedade, devido à ineficiência regulatória ocasionada por sua defasagem e pela manutenção de exigências regulamentares de difícil cumprimento/fiscalização.

Considerando a análise das alternativas propostas para o problema, verifica-se a necessidade de adoção da Alternativa 3, qual seja, a revisão e atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 3.665/11, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/16, sem, no entanto, promover, neste momento, o monitoramento dos transportadores e sua frota por meio de integração cadastral, que poderia ocorrer em projeto paralelo à atualização do texto regulamentar da Resolução ANTT nº 3.665/11.

A decisão da ANTT de não aplicar o monitoramento dos transportadores por meio da integração cadastral das entidades afins neste projeto seria a necessidade de estender o prazo para a regulamentação em cena. Isso decorre do fato de o desenvolvimento dos bancos de dados entre cada entidade envolvida (ex. INMETRO e IBAMA) demandar bastante tempo, especialmente no que tange às definições e especificações dos requisitos de sistemas. Ademais, de acordo com a ANTT, as regras de cada cadastro estão em desenvolvimento e sua aplicação no normativo neste momento poderia causar o atraso na atualização do regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos. Nesse sentido, foram descartadas as Alternativas 1 e 2 com a justificativa do regulamento em exigir maior rapidez em sua publicação. Vale destacar que o projeto dessa integração, que promoveria maior controle documental e cadastral, não está paralisado, permanecendo em andamento em um cronograma paralelo à esta regulamentação aqui proposta.

Ainda de acordo com a ANTT, a Alternativa 4 não se torna atrativa por potencializar falhas oriundas da defasagem normativa.

Dessa forma, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC deverá encaminhar minuta de Resolução que altera a Resolução ANTT nº 3.665/2011, seguindo os procedimentos comumente adotados para edição de novos normativos.

Após a edição da resolução, a SUROC deverá acompanhar o cumprimento do normativo, por meio de dados da Ouvidoria e de penalidades/multas aplicadas pela SUFIS.”

15. Em síntese, a ANTT propõe a utilização da Alternativa 3, que consiste na revisão e atualização do Regulamento o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 3.665/2011, e seu regime de infrações e penalidades, harmonizando suas prescrições com as estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.232/2016 sem promover o monitoramento dos transportadores e sua frota.

### **3. Da minuta de Resolução**

16. Os principais fatores de ajuste propostos na minuta de Resolução se referem ao Capítulo VI, que trata das infrações e penalidades. Foi definida uma classificação de infrações onde há quatro grupos de infrações de acordo com o nível de gravidade; sendo que a sua reincidência em período de 12 meses a contar no trânsito em julgado da infração cometida implicará a aplicação de multa em dobro de acordo com a sua respectiva gradação. Ademais, a Minuta de Resolução prevê que na ocorrência de duas ou mais infrações serão aplicadas as multas previstas para cada uma das infrações concomitantemente. *In verbis*:

#### **“CAPÍTULO VI**

#### **DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES**

Art. 40. As infrações classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

I- Primeiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

II – Segundo Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais);

III – Terceiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais);

IV – Quarto Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais);

§ 1º Na reincidência de infrações com idêntica tipificação, no prazo de 12 (doze) meses a contar do trânsito em julgado da primeira infração cometida, a multa deverá ser aplicada em dobro em relação aos valores estabelecidos neste artigo.

§ 2º Quando cometidas simultaneamente 2 (duas) ou mais infrações de diferentes tipificações serão aplicadas as penalidades correspondentes a cada uma delas.”

17. No que diz respeito à metodologia de ajuste dos valores da Nota Técnica ANTT nº 16, de 10 de maio de 2018, a ANTT propõe que seja criada uma nova classe dosimétrica de maior gravidade. Dessa forma, a proposta contempla quatro grupos de infração, que parte do mais grave, intitulado de Primeiro Grupo, até o menos grave, intitulado de Quarto Grupo. No que tange à determinação dos valores, vale mencionar a descrição da Nota Técnica ANTT nº 16/2018.

“ Quanto aos valores das infrações, o Primeiro Grupo (o mais grave) seguiu o valor análogo ao descrito no art. 36, I, da Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2017, que corresponde à multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) originalmente aplicada por desobediência. Os demais grupos, seguiram aqueles apresentados na Resolução nº 3.665/2011, porém com a atualização monetária com base na média entre o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), o Índice Geral de Preços do Mercado (IGPM) e o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP- DI), no período compreendido entre junho de 2011 e junho de 2017 (período entre a publicação da Resolução nº 3.665/2011 e a realização destes estudos).

Segundo o Banco Central do Brasil, o IPCA, IGPM e IGP – DI para esse período, respectivamente, foi de um aumento aproximado de 45,78%, 39,35% e 39,33%. A média desses três valores foi calculada em aproximadamente 41,48%. Originalmente consta na Resolução de 2011 os valores de R\$ 1.000,00 (mil reais) para o primeiro grupo, R\$ 700,00 (setecentos reais) para o segundo grupo, e R\$ 400,00 (quatrocentos reais) para o terceiro grupo. Considerando o exposto, a proposta final para os valores de cada grupo de infração está no Quadro 2:

Resolução ANTT nº 3.665/2011	Calculado (+41,48%)	Proposta
-	-	Primeiro Grupo: R\$ 5.000,00
Primeiro Grupo: R\$ 1.000,00	R\$ 1.414,80	Segundo Grupo: R\$ 1.400,00
Segundo Grupo: 700,00	R\$ 990,36	Terceiro Grupo: 1.000,00
Terceiro Grupo: R\$ 400,00	R\$ 565,92	Quarto Grupo: R\$ 600,00

18. Da análise conceitual das informações apresentadas pela ANTT, sem entrar no mérito do valor estabelecido pela ANTT, entende-se que é coerente aplicar uma multa de maior valor para as infrações consideradas “gravíssimas”, uma vez que a sua aplicação tem maior potencial de inibir o descumprimento das normas. Relativamente à metodologia de reajuste dos valores das multas para as demais categorias (Segundo e Terceiro Grupos), a ANTT informa que procedeu à atualização dos valores constantes da regulamentação vigente (Resolução ANTT nº 3.665/2011), com base na média entre o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), o Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) e o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP- DI), no período compreendido entre junho de 2011 e junho de 2017 (período entre a publicação da Resolução nº 3.665/2011 e a realização dos estudos pela ANTT), resultando em um índice de ajuste de 41,48%.
19. No entanto, a minuta de Resolução não incorpora nenhum mecanismo de atualização futura, **razão pela qual se recomenda à ANTT avaliar a conveniência e oportunidade de inclusão de mecanismo de ajuste periódico dos valores de multas na minuta de resolução proposta, de forma a se evitar a necessidade de nova regulamentação para a correção dos valores longo do tempo.**

#### 4. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

20. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.



21. Os principais agentes envolvidos são a sociedade, a ANTT e os entes regulados, que prestam serviços no setor de transportes terrestre rodoviário de produtos perigosos.
22. Do conteúdo exposto, entende-se que a proposta de regulamentação apresentada não traz efeitos negativos sobre a sociedade.

#### **5. Análise do Impacto Concorrencial**

23. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.
24. Considerando tais critérios, com base nas informações apresentadas, não foram constatados impactos concorrenciais negativos na proposta apresentada.

#### **6. Considerações Finais**

25. Ante o exposto e tendo em vista as diretrizes adotadas na minuta de resolução analisada, conclui-se que a proposta apresentada não contém aspectos de natureza regulatória e concorrencial, passíveis de aperfeiçoamento.
26. No entanto, com vistas a dar maior efetividade à proposta de regulamentação, recomenda-se à ANTT avaliar a possibilidade inclusão de mecanismo de ajuste periódico dos valores de multas na minuta de resolução proposta, nos termos do Item 19 deste Parecer.

À consideração superior.

Brasília, 08 de janeiro de 2019.

Documento assinado eletronicamente

ROBERT RAMON DE CARVALHO  
SOUSA

Chefe de Divisão

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador de Transportes, Recursos  
Naturais e Saneamento

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLDNER BAPTISTA  
SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos  
Naturais e Saneamento

De Acordo.

Documento assinado  
eletronicamente

DANIEL PALARO CANHETE

Subsecretário da Promoção da Produtividade e Advocacia  
da Concorrência, Substituto

---

[1] Redação dada pelo Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018.

[2] Conforme mencionado pela Nota Técnica ANTT nº 16 de 10 de maio de 2018, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) já instituiu o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e/ou Utilizadoras de Recursos Ambientais (CTF/APP). Já o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), realiza inspeções por meio de organismos e laboratórios acreditados, os quais mantêm bancos de dados referentes aos veículos e equipamentos certificadores, possibilitando sua rastreabilidade e verificação de sua aptidão ao transporte de produtos perigosos. Dessa forma, a equipe técnica da ANTT propõe a incorporação das informações decorrentes dos resultados da atividade fiscalizatória das referidas instituições.



Documento assinado eletronicamente por **Robert Ramon de Carvalho Sousa, Chefe de Divisão**, em 08/01/2019, às 16:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 08/01/2019, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Goldner Baptista Silva, Coordenador(a)-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento**, em 08/01/2019, às 17:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Palaro Canhete, Subsecretário(a) de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação Substituto(a)**, em 08/01/2019, às 17:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1629502** e o código CRC **A6B876A3**.