



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Advocacia da Concorrência
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

PARECER SEI Nº 48/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME

Brasília, 21 de junho de 2019.

Assunto: Audiência Pública ANTT nº 004/2019, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de revisar a regulação do Pagamento Eletrônico de Frete - Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011.

Acesso: Público.

Processo SEI nº 10099.100209/2019-01

1. Introdução

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública ANTT nº 004/2019, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), visando a contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.
2. A mencionada Audiência Pública tem o objetivo de proceder à revisão da regulamentação que relativa ao pagamento eletrônico de frete rodoviário, atualmente disciplinada por meio da Resolução ANTT nº 3.658, de 19 de abril de 2011. Cabe salientar que as considerações contidas desse parecer possuem caráter opinativo, com o objetivo de orientar a elaboração de regulamentos sob as óticas regulatórias e concorrenciais, destacando-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, liberdade para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres.

2. Da Análise

2.1. Do Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas

3. O art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (alterado pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015), estabeleceu a forma de pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC) ou equiparados (Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, com frota de até 3 veículos e as Cooperativas de Transporte de Cargas – CTC). *In verbis*:

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do caput deste artigo. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o caput deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

4. Nesse contexto, em razão das determinações contidas no mencionado art. 5º-A da Lei nº 11.442/2015, a ANTT procedeu à regulamentação da matéria, por meio da Resolução ANTT nº 3.658^[1], de 19 de abril de 2011, posteriormente alterada pela Resolução ANTT nº 4.592^[2], de 11 de fevereiro de 2015, com o objetivo de estabelecer a forma de habilitação e de aprovação das Instituições de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF), as suas regras de negócios e de tecnologias, bem como os direitos e obrigações das IPEF e de usuários do sistema.
5. Posteriormente, com a edição da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, estabelecendo a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, posteriormente convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a ANTT procedeu à regulamentação, por meio da Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, contendo a tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado. Cabe destacar que o art. 7º da mencionada Lei nº 13.703/2018^[3], estabeleceu a seguinte exigência (*in verbis*):

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o caput deste artigo, com o devido registro realizado perante a ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.

6. De forma a dar cumprimento à determinação do mencionado dispositivo, a ANTT realizou a Tomada de Subsídios ANTT nº 019/2018, que reuniu contribuições que resultaram no entendimento relacionado à inadequação da criação de novo documento para a fiscalização do transporte de cargas, recomendando-se a utilização da documentação já existente, com destaque par o Código Identificador de Operação de Transporte (CIOT)^[4]. Adicionalmente, a ANTT informa que procedeu à realização de três reuniões participativas, com o objetivo de obter contribuições dos principais atores do setor – transportadores e IPEF.

7. Nesse contexto, a ANTT propõe a compatibilização da regulação do Pagamento Eletrônico de Fretes à Política Nacional de Preços Mínimos para o Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), com vistas a possibilitar a utilização dos dados do CIOT para fiscalização do cumprimento dos pisos mínimos de frete, além do aprimoramento da regulamentação, de forma a incorporar as adaptações observadas no mercado de meios de pagamento. Em síntese, a ANTT destaca que a proposta de regulamentação apresenta os seguintes objetivos^[5]:
- adequação das definições contidas na regulamentação vigente, para manter, de forma atualizada e compatível com as demais normas do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas (TRRC), apenas aquelas utilizadas e relevantes para o entendimento da norma em discussão;
 - deixar mais clara a diferença entre as regras aplicáveis aos transportadores sujeitos apenas ao cadastramento da Operação de Transporte e correspondente geração do CIOT, daquelas que tratam do pagamento de frete via IPEF, habilitadas pela ANTT;
 - readequação e simplificação das exigências para geração do CIOT, particularmente a readequação das informações solicitadas no momento de cadastramento da Operação de Transporte e geração do CIOT, para possibilitar o uso para fiscalização da PNPM-TRC;
 - exclusão de regras gerais relacionadas ao TRRC, que não tenham vinculação direta com a regulação do PEF;
 - revisão dos critérios de habilitação das IPEF, de forma a reduzir a burocracia;
 - revisão dos critérios de gratuidade para utilização dos serviços de que trata a norma em análise;
 - revisão das penalidades, para adequá-las às obrigações existentes na norma e possibilitar a melhor efetividade da fiscalização.

2.2. Da Análise de Impacto Regulatório (AIR)

8. De forma a alcançar os objetivos propostos, a ANTT procedeu à análise de um conjunto de alternativas regulatórias, acompanhadas da mensuração qualitativa dos respectivos efeitos junto aos atores envolvidos no processo. Ressalte-se que as alternativas apresentadas foram consolidadas por camadas temáticas e não se configuram como mutuamente excludentes, podendo ser utilizadas de forma complementar, nas respectivas esferas temáticas.
9. A Alternativa 1, inicialmente, consiste da utilização do CIOT como documento de fiscalização do cumprimento da PNPM-TRC. Da análise realizada, a ANTT concluiu^[6] que a unificação de todos os documentos exigidos para o transporte de cargas exigiria uma articulação e sincronização com todos os órgãos fazendários, o que inviabilizaria sua adoção, neste momento. Nesse contexto, em razão das dificuldades operacionais para a implementação, a Alternativa 1 se restringiria a adotar, no momento, uma forma mais simplificada da proposta, ou seja, apenas fazendo com que o CIOT seja bloqueado no momento de sua geração, caso o valor do frete esteja em valor inferior ao determinado em resolução da ANTT (tabela de preços mínimos).
10. Da análise realizada pela ANTT^[7], a Alternativa 1 (em seu formato simplificado), a despeito dos benefícios proporcionados, apresenta impactos negativos aos (i) **contratantes/subcontratantes do serviço de transporte rodoviário de cargas**, devido a exigência do preenchimento de mais informações para o cadastro da operação e o conseqüente maior volume de recursos humanos para sua implementação; (ii) para a ANTT, em função do custo com a readequação da infraestrutura tecnológica e possibilidade de ampliação de servidores para o processamento de autos de infração; (iii) para a IPEF, em função dos custos com a readequação da infraestrutura tecnológica; (iv) para o **Banco Central do Brasil (Bacen)** o potencial aumento do tamanho de algumas IPEF poderia implicar o escopo das empresas sujeitas ao acompanhamento; e (v) de empresas de transporte rodoviário de cargas com mais de três veículos em virtude da exigência de mais um documento a ser preenchido.
11. A Alternativa 2 consiste em simplificar e desburocratizar as regras relacionadas ao Pagamento Eletrônico de Fretes e cadastramento das operações de transporte no CIOT. Nesse contexto, dada a abrangência da alternativa, a ANTT procedeu à subdivisão em três grupos: 1) Exclusão de dispositivos já existentes na legislação/regulamentação vigente; 2) Exclusão de dispositivos relacionados aos meios de pagamento e menção à regulamentação do Bacen e 3) Exclusão de dispositivos que não possuem efetividade prática ou que não possam ser estabelecidos por regramento operacional.
12. De acordo com a ANTT, a exclusão de dispositivos já existentes resultaria na exclusão de sete dispositivos da Resolução ANTT nº 3.658/2011^[8] (Grupo 1 da Alternativa 2), e implicaria em ganhos aos agentes de mercado, identificando-se apenas um efeito negativo junto às IPEF^[9], que com a exclusão do §3º art. 6º da mencionada Resolução ANTT nº 3.658/2011^[10], teriam menos dados sobre a forma de pagamento e de repasse, no caso de atuar como intermediadora de pagamento.
13. Quanto à exclusão dos dispositivos relacionados aos mercados de meios de pagamento na proposta de regulamentação sob análise, associados à referência às normas do Bacen (Grupo 2 da Alternativa 2), a ANTT esclarece não observar efeitos negativos na proposta, conforme se observa no Quadro às págs. 16 e 17 da Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR.
14. Finalmente, quanto à eliminação dos dispositivos que não possuem efetividade prática ou que podem ser estabelecidos por regramento operacional (Grupo 3 da Alternativa 2), a ANTT conclui que as alterações propostas somente trazem impacto à ANTT e às empresas que desejam se habilitar como IPEF, reduzindo a burocracia para habilitação e eliminando distorções que não possuem efetividade prática, ao mesmo tempo em que não prejudica a avaliação e controle das IPEF por parte da ANTT.
15. Considerando a necessidade de compatibilização do CIOT com as informações inerentes à PNPM- TRC e a necessidade de inclusão de novas informações no Banco de Dados do sistema, a ANTT avalia, nos termos da Alternativa 4, a possibilidade de manutenção das gratuidades existentes aos TAC e equiparados (constantes do Parágrafo Único do art. 5º da Resolução ANTT nº 3.658/2018 – emissão gratuita do CIOT), a redução, ou até a eventual exclusão da gratuidade^[11]. Da análise realizada, a ANTT informa que concluiu que os limites de gratuidade na atual regulamentação estariam superdimensionados, sugerindo alterar (reduzir) o número de transferências gratuitas a uma por CIOT emitido e quatro saques por mês, comparativamente aos quatro saques por CIOT atualmente existentes. Adicionalmente, a ANTT entendeu cabível a manutenção do critério de livre negociação aplicável a ETC com mais de três veículos. Para analisar os impactos de eventuais alterações, a ANTT procedeu à análise de 4 cenários relacionados à Alternativa 3^[12], concluindo pela existência de efeitos favoráveis ou neutros às medidas propostas, exceto o aumento de exigências e possíveis gastos da IPEF no Cenário 2 (Gratuidade de Emissão do CIOT para ETC com mais de três veículos) e a diminuição das gratuidades para TAC e equiparados que eventualmente já utilizem todo o conteúdo disponibilizado no Cenário 3 (Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TAC e equiparados).
16. Relativamente à revisão das penalidades cabíveis, a ANTT propôs uma revisão das penalidades aplicáveis, ajustando o valor das multas, de forma a desestimular o descumprimento das normas propostas. Nesse contexto, a ANTT propôs a classificação das penalidades nas seguintes categorias: Leve (Multa de R\$ 550,00); Leve para Média (Multa de R\$ 1.100,00); Média (Multa de 50% do valor do frete); Média para Grave (Multa de R\$ 5.000,00) e Grave (Multa de 100% do valor do frete). De acordo com análise realizada pela ANTT^[13], foram observados efeitos favoráveis à proposta, exceto o possível aumento no volume de recursos administrativos à ANTT contra as penalidades aplicadas, e a possibilidade de punições mais elevadas aos agentes envolvidos no descumprimento da Norma.
17. Ressalte-se que, conforme mencionado no parágrafo 8 deste Parecer, as Alternativas apresentadas não são mutuamente excludentes, de forma que a Minuta de Resolução apresentada contempla um conjunto de ações contempladas em mais de uma alternativa, de acordo com o eixo temático.

2.3 Da Proposta de Regulamentação

18. A minuta de Resolução proposta pela ANTT tem como objetivo a regulamentação do cadastro de Operação de Transporte necessário para a geração do CIOT e os meios de pagamento do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas. A minuta encontra-se estruturada em 5 capítulos: I – DISPOSIÇÕES GERAIS; II – DA HABILITAÇÃO E DA APROVAÇÃO; III – DAS OBRIGAÇÕES; IV – DAS INFRAÇÕES E DAS MEDIDAS PREVENTIVAS e V – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS, contendo um total de 27 artigos.
19. Relativamente à forma de pagamento, o art. 4º estabelece a possibilidade de pagamento do frete ao TAC ou TAC-equiparado por meio de conta mantida em instituição financeira integrante do sistema financeiro nacional, inclusive conta poupança, ou conta de pagamento de IPEF habilitada pela ANTT, dando abrangência aos meios de pagamentos utilizados, não se restringindo à utilização de contas nas IPEF.
20. Quanto ao cadastramento de operações no CIOT, o art. 5º estabelece a gratuidade na operação de cadastro e a obrigatoriedade de disponibilização de cadastro pela rede mundial de computadores (Internet) e por meio de central telefônica, de forma a fornecer a maior flexibilidade possível aos usuários do sistema. Adicionalmente, a proposta prevê a possibilidade de disponibilização de meios mais eficientes para cadastramento da operação de Transporte e geração do CIOT, sendo facultada a cobrança, destacando-se a impossibilidade de cadastramento de operação de transporte em desconformidade com os valores mínimos estabelecidos pela PNPM-TRC, constituindo-se em ferramenta efetiva de inibição ao descumprimento dos valores mínimos estabelecidos pela Lei nº 13.703/2018. No entanto, a redação do §2 do art. 5º parece conter um erro redacional, ao conter o termo “ou” desnecessariamente. *In verbis*:
- Art. 5º O contratante ou, quando houver, o subcontratante do transporte, deverá cadastrar a Operação de Transporte por meio de uma IPEF e receber o respectivo CIOT.
 §1º O cadastramento da Operação de Transporte, com subsequente geração e recebimento do CIOT, será gratuito e deverá ser feito pela internet e por meio de central telefônica.
 §2º A IPEF poderá disponibilizar ou outros meios mais eficientes para cadastramento da Operação de Transporte e geração do CIOT, sendo facultada a cobrança.
 §3º Não será permitido o cadastramento de CIOT que não atenda ao mínimo estabelecido pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. (grifos nossos)
21. Nesse contexto, recomenda-se à ANTT proceder à avaliação da compatibilidade da redação do §2º do art. 5º.
22. Outro aspecto que merece avaliação é o fato de não haver na documentação disponibilizada e/ou minuta de resolução proposta, nenhuma menção a requisitos de desempenho mínimo exigível aos canais de inscrição gratuitos (internet e central telefônica), o que, dado o elevado volume de operações previstos, poderia sobrecarregar o sistema de inscrições gratuitos e direcionar compulsoriamente as inscrições para os canais alternativos passíveis de cobrança previstos no §2 do art. 5º, o que poderia distorcer o princípio da norma. Ante o exposto, recomenda-se à ANTT avaliar inclusão da imposição de eventual requisito de desempenho aos processos de inscrição gratuita no CIOT, de forma a evitar o direcionamento compulsório (em razão do baixo desempenho) à alternativa não gratuita, prevista no §2º.
23. Merece destaque a previsão contida no art. 9º, que permite, para os casos de contratação de TAC ou TAC-equiparado, para o pagamento de transporte de cargas de sua propriedade e sem destinação comercial, a possibilidade de pagamento do frete por qualquer meio aceito pelo transportador, hipótese que traz simplificação para o setor e para usuários eventuais do sistema de transporte de cargas, geralmente pessoas físicas, usuários de serviços eventuais (por exemplo, serviços de mudanças).
24. Relativamente à constituição de pessoas jurídicas interessadas em atuar como IPEF, o art. 11 estabelece as diretrizes gerais aplicáveis, remetendo ao Bacen – órgão regulador do Sistema Financeiro Nacional – a competência para declarar a regularidade para funcionar como Instituição de Pagamento.
25. Quanto aos meios de pagamento, o art. 15 estabelece as funcionalidades requeridas, destacando-se, no § 1º a característica de livre utilização e movimentação, vedando-se qualquer vinculação exceto o referente ao Vale-Pedágio obrigatório. No entanto, o § 2º permite a aplicação de descontos, desde que acompanhados de autorização expressa do TAC ou TAC-equivalente. *In verbis*:
- Art. 15
 § 1º Todos os valores creditados nos meios de pagamento eletrônico de frete serão de livre utilização e movimentação e não poderão sofrer qualquer vinculação, exceto o referente ao Vale-Pedágio obrigatório.
 §2º A autorização expressa do TAC ou TAC-equiparado para desconto de valores em razão de benefício a ele concedido não constitui desrespeito ao previsto no §1º deste artigo.
 §3º É vedado o crédito de valores nos meios de pagamento eletrônico de frete decorrente da prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas sem o respectivo CIOT.
26. Da análise dos mencionados dispositivos, observa-se que a possibilidade constante do § 2º parece fragilizar a vedação contida no § 1º, na medida em que, em razão da estrutura de mercado - atualmente caracterizado pelo excesso de oferta - o motorista poderia, em circunstâncias específicas, ser induzido a autorizar o desconto, razão pela qual se recomenda à ANTT avaliar a pertinência da flexibilização contida na norma.
27. Relativamente à valoração/precificação dos serviços prestados aos transportadores pelas IPEF, o art. 19 estabelece as regras gerais, as gratuidades e os quantitativos aplicáveis, estabelecendo, no Parágrafo Único, que para o uso excedente de meios de pagamento eletrônico de frete, não poderão ser estabelecidos valores relacionados ao valor da movimentação (ad valorem) e deverão ser informados no sítio eletrônico das instituições. Da análise do referido dispositivo, não fica claro qual o regime de preços aplicável, recomendando-se que a ANTT, baseada no Princípio da Transparência, o explicita (livre negociação, por exemplo) e a norma do Bacen aplicável.
28. Quanto às diretrizes e exigências aplicáveis às IPEF, o art. 18 é exaustivo em relacionar as regras aplicáveis, cabendo ao art. 19 estabelecer a vedação da IPEF em restringir o acesso aos créditos ou vincular a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete pelo transportador à aquisição de bens ou utilização de outros serviços. Da análise da redação do mencionado dispositivo, observa-se similaridade com a redação contida nos §§ 1º e 2º do art. 15, razão pela qual se recomenda à ANTT avaliar a conveniência de ajustar a redação do art. 19, fazendo menção às vedações contidas nos referidos dispositivos.
29. Finalmente, quanto à fixação de multas, na documentação apresentada, não consta na Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fls. 20-22) a fundamentação quanto ao critério diferenciado proposto para a fixação de multas Média e Grave, estabelecidas em percentual do valor do frete, vis à vis as demais multas, fixadas em valor absoluto. No entanto, diferentemente da fundamentação contida na mencionada Nota Técnica, a minuta de Resolução estabelece, para todos os casos, no art. 20, os valores de multas fixadas em valor absoluto. Nesse contexto, recomenda-se à ANTT disponibilizar os estudos que fundamentaram a fixação dos valores multas.

3. Dos Impactos à Concorrência

30. Para a avaliação dos potenciais efeitos de aspectos concorrenciais, utiliza-se a metodologia desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)⁽¹⁴⁾. A referida metodologia consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Nesse contexto, o potencial impacto nas questões concorrenciais leva em consideração os seguintes efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo das empresas a competir; e iv) limitação da escolha do consumidor e a informação disponível.
31. O número de IPEFs qualificadas para a prestação do serviço de cadastramento de transporte, nos termos do art. 5º⁽¹⁵⁾ da minuta de Resolução se constitui em variável de grande relevância na esfera concorrencial, vez que pode se tornar instrumento de limitação do número ou variedade de fornecedores, limitação na concorrência entre empresas, além de eventual diminuição do incentivo das empresas à competição, associado à limitação

de escolhas para o consumidor. A referida preocupação se acentua na medida em que a norma proposta tem como objetivo a universalização da emissão do CIOT, em caráter obrigatório, utilizando, para isso, a vedação do crédito de valores nos meios de pagamento eletrônico do serviço de frete para os casos em que não tenha sido emitido o CIOT, nos termos do §3º do art. 15¹⁶ da minuta de resolução proposta.

32. Nesse contexto, é importante a avaliação quantitativa do universo de IPEFs cadastradas *vis à vis* o cronograma de implantação da proposta, tendo em vista que, dado o caráter obrigatório da medida, a implementação desacompanhada da análise da capacidade do conjunto das instituições de atender à demanda decorrente da regulamentação proposta poderia causar, além das questões concorrenciais apontadas, uma eventual dificuldade de registro das operações de transporte, com reflexos na economia do país. Dessa forma, recomenda-se à ANTT que proceda, antes da implementação da regulamentação proposta, à avaliação do quantitativo e da respectiva capacidade do universo de empresas cadastradas como IPEF em atender ao mercado de transporte rodoviário de cargas, assim como a eventual necessidade de uma programação para entrada em vigor da medida.

4. Considerações Finais

33. Este parecer apresentou considerações sobre Audiência Pública ANTT nº 004/2019, que tem como objetivo a avaliação da proposta de revisão da regulamentação do Pagamento Eletrônico de Frete, atualmente disciplinada pela Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011.
34. Da análise da proposta de regulamentação apresentada, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com foco nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das seguintes contribuições:
- Avaliação da compatibilidade da redação do §2º do art. 5º, nos termos do parágrafo 21 deste Parecer;
 - Avaliação de proposta de ajustes redacionais nos §1º e 2º do art. 5º e a necessidade de imposição de eventual requisito de desempenho aos processos de inscrição gratuita no CIOT, de forma a evitar o direcionamento compulsório (em razão do baixo desempenho) à alternativa não gratuita, prevista no §2º do art. 5º, nos termos do parágrafo 22 deste Parecer;
 - Avaliação da pertinência da flexibilização contida no §2º do art. 15, de forma evitar que o usuário (TAC ou TAC-equiparado) seja induzido a autorizar descontos na remuneração, nos termos do parágrafo 26 deste Parecer;
 - Explicitação do regime de preços aplicáveis às atividades que não se enquadram no pacote de serviços gratuitos e, se for o caso, as normas do Bacen aplicáveis, nos termos do parágrafo 27 deste Parecer;
 - Avaliação da conveniência de se ajustar a redação do art. 19, fazendo menção às vedações já contidas nos §§ 1º e 2º do art. 15, nos termos do parágrafo 28 deste Parecer;
 - Disponibilização da fundamentação técnica utilizadas para a fixação dos valores das multas, nos termos do parágrafo 29 deste Parecer;
 - Avaliação do quantitativo e da respectiva capacidade de o universo de IPEF de atender ao mercado de transporte rodoviário de cargas, antes da efetiva implementação da regulamentação proposta, nos termos do parágrafo 32 deste Parecer.

À consideração superior

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Chefe de Serviço

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

Documento assinado eletronicamente

CÉSAR COSTA ALVES DE MATTOS

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Disponível em: https://antilegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&num_ato=00003658&seq_ato=000&vlr_ano=2011&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=5411. Acessado em 10/06/2019.

[2] Disponível em: <https://antilegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php>. Acessado em 10/06/2019.

[3] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13703.htm. Acessado em 10/06/2019.

[4] Nota Técnica SEI nº SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 05).

[5] Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 10).

[6] Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 12).

[7] Tabela constante na fl. 10 da Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR.

[8] Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 13).

[9] Análise contida no Quadro constante da Nota Técnica SEI Nº 1107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 15).

[10] Art. 6º

§ 3º Caso o pagamento do frete não seja feito em parcela única, na origem ou no destino, deverá ser informado o valor previsto das parcelas de adiantamento e saldo, bem como as datas previstas para os respectivos pagamentos.” Disponível em: https://antilegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00003658&seqAto=000&valorAto=2011&orgao=DG/ANTT/MT&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_menu=5714&cod_modulo=161. Acessado em 11/06/2019.

[11] Nota Técnica SEI nº 1.107/2019/GERET/SUROC/DIR (fl. 18). A ANTT informa ainda que para ETC com mais de três veículos automotores, o pagamento do frete via IPEF é opcional e eventuais custos dos serviços devem ser ajustados entre as partes.

[12] Cenários potencialmente aplicáveis e associados à Alternativa 3: Cenário 1: Gratuidade de emissão de CIOT para TAC e equiparados; Cenário 2: Gratuidade de emissão de CIOT para ETC com mais de três veículos; Cenário 3: Revisão das tarifas bancárias gratuitas para TAC e equiparados e Cenário 04: Tarifas bancárias livres para pagamento de frete via IPEF para ETC com mais de 3 veículos. Fonte: Tabela constante às fls. 19 e 20 da Nota Técnica SEI nº

[13] Constante da Tabela (fl. 22) da Nota Técnica SEI nº 1.107/2019/GERET/SUROC/DIR.

[14] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acessado em 06/06/2019.

[15] Art. 5º O contratante ou, quando houver, o subcontratante do transporte, deverá cadastrar a Operação de Transporte por meio de uma IPEF e receber o respectivo CIOT.

[16] Art. 15

§3º É vedado o crédito de valores nos meios de pagamento eletrônico de frete decorrente da prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas sem o respectivo CIOT.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Subsecretário(a) de Advocacia da Concorrência**, em 21/06/2019, às 12:12, 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 **César Costa Alves de Mattos, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 21/06/2019, às 16:40, 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 21/06/2019, às 16:45, 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 21/06/2019, às 16:46, 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, informando o código verificador **2698749** e o código CRC **2950A5AA**.