



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - GRI/SRG

Relatório Técnico nº 6/2021/GRI/SRG

Assunto: Tema 1.1 da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021: "Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior" - Análise das contribuições da Consulta e Audiência Pública nº 14/2021.

INTRODUÇÃO

1. Em atendimento à Ordem de Serviço nº 169/2021/GRI/SRG (SEI nº 1398385), Ordem de Serviço nº 178/2021/GRI/SRG (SEI nº 1405192) e Despacho SRG (SEI nº 1398346), o presente Relatório Técnico traz a análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 14/2021, com vistas ao aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 1.1 da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021, que versa sobre "Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior".
2. Os ACÓRDÃOS Nº 301-2021-ANTAQ (SEI nº 1339487), Nº 308-2021-ANTAQ (SEI nº 1340316), Nº 309-2021-ANTAQ (SEI nº 1340359) e Nº 310-2021-ANTAQ (SEI nº 1340365), publicados no DOU em de 2 de junho de 2021, aprovaram a realização de Audiência Pública visando a obtenção de subsídios para o aprimoramento dos atos normativos.
3. O Aviso de Audiência Pública nº 14/2021-ANTAQ (SEI nº 1346650 e 1346651), publicada no DOU em de 8 de junho de 2021, definiu o procedimento para envio das contribuições com início em 14/06/2021 e término em 07/08/2021, após prorrogação.
4. Após a comunicação e participação social do usuários, agentes do setor aquaviário nacional e aos demais interessados em geral, serão tratadas individualmente as contribuições recebidas, manifestando-se sobre a análise final desta setorial técnica entre as opções: Sugestão acatada, parcialmente acatada ou não acatada. Acompanhada da análise foram trazidas ainda justificativas ao posicionamento escolhido, bem como o dispositivo ajustado, conforme o caso.

ANÁLISE

5. Foram disponibilizados à Consulta e Audiência Pública:
 - a) Relatório de AIR 2, SEI 1229711;
 - b) Mapa de Consolidação de Dispositivos, SEI 1229670;
 - c) **ACÓRDÃO Nº 301-2021-ANTAQ**, SEI 1339487, que submete à audiência e consulta públicas a proposta de Resolução que estabelece direitos e deveres no transporte público na navegação interior;
 - d) **ACÓRDÃO Nº 308-2021-ANTAQ**, SEI 1340316, que submete à audiência e consulta públicas a proposta de norma que estabelece direitos e deveres no transporte privado na navegação interior;
 - e) **ACÓRDÃO Nº 309-2021-ANTAQ**, SEI 1340359, que submete à audiência e consulta públicas a proposta de Resolução que estabelece critérios e procedimentos para

outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento de embarcações na navegação interior; e

f) **ACÓRDÃO Nº 310-2021-ANTAQ**, SEI 1340365, que submete à audiência e consulta públicas a proposta de Portaria que estabelece os atributos mínimos de serviço público adequado para a navegação interior de percurso de longa distância.

6. Pelo Sistema de Audiências Públicas (SISAP), foram recebidas 51 (cinquenta e um) contribuições, analisadas por esta Gerência de Regulação. Nenhuma das contribuições se referiu ao ACÓRDÃO Nº 310-2021-ANTAQ, SEI 1340365.

7. Do total recebido, 24 (vinte e quatro) foram acatadas (47,06%), 14 (quatorze) parcialmente acatadas (27,45%) e 13 (treze) não acatadas (25,49%), conforme Figura a seguir:

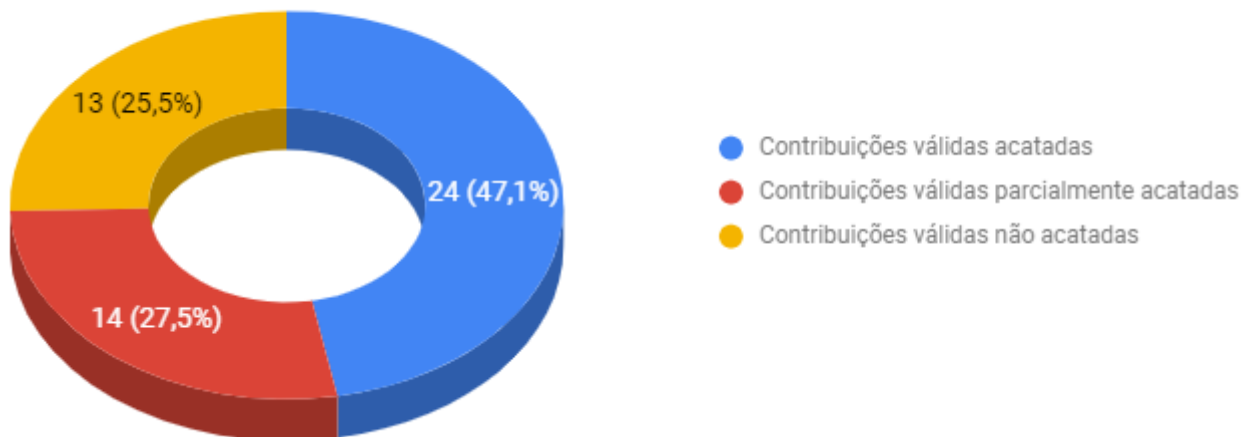


Figura 1 - Resultado da análise técnica das contribuições da Audiência Pública nº 14/2021.

8. As considerações acerca das contribuições recebidas pela SISAP foram compiladas na tabela a seguir:

ID 1	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado CAPÍTULO II Art. 10 (...) VIII - caso o embarque e desembarque de usufruidores demande elevação de nível, disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível); e
	Razão Social	DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
	Justificativa para Alteração	Art. 10. São deveres de segurança da transportadora VIII - caso o embarque e desembarque de usufruidores demande elevação de nível, disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível) Na expressão "rampa de acesso balaustrada" substituir por "rampa de acesso com balaustrada" uma vez que a balaustrada é um acessório da rampa.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual sem alteração de mérito. Conforme contribuição apresentada pela Marinha do Brasil, no âmbito da Consulta e Audiência Pública nº14/2021, a balaustrada é um acessório da rampa.

	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 10 (...) VIII - caso o embarque e desembarque de usufruidores demande elevação de nível, disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso com balaustrada (que pode ser removível); e</p> <p>Art. 39. (...) II - (...) d) não disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso com balaustrada, nos termos do art. 10, inciso VIII, desta Resolução; e</p>
ID 2	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 6º (...) Parágrafo único. Caso indisponível no mercado, o seguro DPEM deverá ser substituído por seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura daquele, compreendendo, no mínimo, as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares.
	Razão Social	Transportes Bertolini Ltda
	Justificativa para Alteração	<p>O seguro DPEM foi instituído por Lei em 1991 (Lei nº 8.374) e tem como proposta dar cobertura aos danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga. A Lei 13.313 de 2016 altera a Lei 8.374/1991, mas não acaba com o DPEM. Entretanto, diz que cabe à SUSEP avisar quando não há oferta pública pelo mercado segurador. A SUSEP, por sua vez, informou que nenhuma seguradora demonstrou interesse em oferecer o seguro obrigatório de embarcações. Assim, a cobrança deste seguro está suspensa, por hora. Contudo, bastará ter a disponibilidade no mercado que VOLTARÁ A SER exigido . O fato é que a exigência criada pelo parágrafo único do artigo 6º da proposta de Resolução pela ANTAQ, ao condicionar a substituição de outro seguro no lugar do DPEM quando este estiver indisponível no mercado, cuja previsão não tem na lei nº 8.374/91 e suas alterações, excedeu o que dispôs a lei, tornando-se ilegal. Solicitamos que seja alterado o art 6 e retirada o Paragrafo Único</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo ajustado. Trata-se de inclusão do §2º para esclarecer que a exigência de seguro somente será válida a partir da sua disponibilidade no mercado, nos termos do art. 14, §3º e §4º da Lei nº 8.374, de 1991. Ademais, o art. 29 da Lei nº 10.233, de 2001, confere à ANTAQ a competência para definir os critérios técnicos, econômicos e jurídicos para a obtenção da autorização. Encontra-se no poder-dever da ANTAQ a prerrogativa de elaborar e editar normas e regulamentos que garantam a prestação adequada dos serviços, direitos dos usuários e a isonomia entre os regulados, podendo tal atividade recair sobre requisitos técnicos, econômicos e jurídicos. Evidente que tal poder normativo não é amplo, sendo inequívoca a necessidade que tal requisito é decorrência lógica de standards legais e constitucionais, cuja aplicabilidade demandem regulamentação inédita, advinda do reconhecimento da especificidade técnica de domínio do agente público especializado. No caso em tela, a exigência de seguro para o transporte de passageiros, similar ao DPEM, caso ele não esteja disponível no mercado, decorre do dever da Agência Reguladora em manter a continuidade dos serviços prestado. Devido as características do transporte na região, que possui baixa organização comercial e empresarial, seria injustificável permitir que se transporte passageiros sem nenhuma garantia de ressarcimento de despesas de assistência</p>

		<p>média ou indenização por morte ou invalidez, no caso da indisponibilidade do seguro DPEM (vige suspensão do DPEN: CIRCULAR Nº 4/2016). A inobservância desse requisito naval poderia ocasionar grandes prejuízos na salvaguarda da vida e do patrimônio na navegação. Recentemente tem-se notificado diversos casos de acidentes envolvendo embarcações em condições precárias e acima da sua capacidade de navegação, chamando a atenção para a necessidade de medidas mais rigorosas na proteção de passageiros e tripulações que utilizam esse meio de transporte (Vide Notícia: Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017). Colabora com esse fato gravídico a existência de embarcações no transporte longitudinal de competência federal que transportam mais de mil passageiros em única viagem. O dano potencial desse tipo de transporte necessita de intervenção do Ente Regulador. A manutenção dessa insegurança no transporta aquaviário poderá acarretar, no plano fático, a possível responsabilização subsidiária da União em acidentes com embarcações autorizadas pela ANTAQ, em especial para aquelas empresas que comprovadamente não possuem capacidade financeira de arcar com indenizações. Inclusive, a determinação de contratar seguro similar no mercado privado possibilita que as empresas, no caso de eventuais sinistro, continuem com a atividade empresarial sem o desequilíbrio econômico-financeiro de indenizações por processo judicial. Por isso, opta-se em garantir expressamente tal a exigência de seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura do DPEM, compreendendo os mesmos danos previstos na Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991.</p>
	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 6º (...) Parágrafo único. <u>§1º</u> Caso indisponível no mercado, o seguro DPEM deverá ser substituído por seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura daquele, compreendendo, no mínimo, as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares. <u>§ 2º. A exigência de que trata o caput torna-se sem efeito caso não haja, no mercado, sociedade seguradora que ofereça o seguro similar.</u></p>
ID 3	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 10. (...) I - (...) b) com o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado; e
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	<p>Diante da indisponibilidade atual do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM), a AIR apresentou como solução ao problema regulatório obrigar a contratação de seguro de danos pessoais similar. Sendo assim, o dispositivo da minuta de resolução que dispõe sobre a obrigação do transportador de contratar DPEM devem prever a contratação de seguro similar, a fim de evitar a interpretação no sentido de que, na ausência do DPEM, não haveria obrigação de contratar seguro. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Acatada

	<p>Justificativa da Análise</p>	<p>Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação do texto normativo para esclarecer a exigência do seguro DPEM. O art. 29 da Lei nº 10.233, de 2001, confere à ANTAQ a competência para definir os critérios técnicos, econômicos e jurídicos para a obtenção da autorização. Encontra-se no poder-dever da ANTAQ a prerrogativa de elaborar e editar normas e regulamentos que garantam a prestação adequada dos serviços, direitos dos usuários e a isonomia entre os regulados, podendo tal atividade recair sobre requisitos técnicos, econômicos e jurídicos. Evidente que tal poder normativo não é amplo, sendo inequívoca a necessidade que tal requisito é decorrência lógica de standards legais e constitucionais, cuja aplicabilidade demandem regulamentação inédita, advinda do reconhecimento da especificidade técnica de domínio do agente público especializado. No caso em tela, a exigência de seguro para o transporte de passageiros, similar ao DPEM, caso ele não esteja disponível no mercado, decorre do dever da Agência Reguladora em manter a continuidade dos serviços prestado. Devido as características do transporte na região, que possui baixa organização comercial e empresarial, seria injustificável permitir que se transporte passageiros sem nenhuma garantia de ressarcimento de despesas de assistência média ou indenização por morte ou invalidez, no caso da indisponibilidade do seguro DPEM (vige suspensão do DPEM: CIRCULAR Nº 4/2016). A inobservância desse requisito naval poderia ocasionar grandes prejuízos na salvaguarda da vida e do patrimônio na navegação. Recentemente tem-se notificado diversos casos de acidentes envolvendo embarcações em condições precárias e acima da sua capacidade de navegação, chamando a atenção para a necessidade de medidas mais rigorosas na proteção de passageiros e tripulações que utilizam esse meio de transporte (Vide Notícia: Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017). Colabora com esse fato gravídico a existência de embarcações no transporte longitudinal de competência federal que transportam mais de mil passageiros em única viagem. O dano potencial desse tipo de transporte necessita de intervenção do Ente Regulador. A manutenção dessa insegurança no transporte aquaviário poderá acarretar, no plano fático, a possível responsabilização subsidiária da União em acidentes com embarcações autorizadas pela ANTAQ, em especial para aquelas empresas que comprovadamente não possuem capacidade financeira de arcar com indenizações. Inclusive, a determinação de contratar seguro similar no mercado privado possibilita que as empresas, no caso de eventuais sinistro, continuem com a atividade empresarial sem o desequilíbrio econômico-financeiro de indenizações por processo judicial. Por isso, opta-se em garantir expressamente tal a exigência de seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura do DPEM, compreendendo os mesmos danos previstos na Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991.</p>
	<p>Dispositivo Ajustado</p>	<p>Art. 10. (...) I - b) com o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado <u>nos termos do art. 6º</u> ; e</p>
<p>ID 4</p>	<p>Redação Original</p>	<p>Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente;</p>

Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
Análise Técnica	Acatada
Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
Dispositivo Ajustado	<p>Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 Anexo A.</p> <p>Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;</p> <p>Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações</p>

operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

~~Art. 28. A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.~~

~~Art. 29. Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).~~

~~Art. 30. A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas. Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.~~

Art. 31. A transportadora ~~licenciada pela ANTAQ~~ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a: I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da ~~MB~~ Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade ~~da LTCP dos documentos de que trata o art. 27~~ enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas,

salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique-as ou comprove a sua autenticidade, e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;

Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem ~~a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente~~ os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.

~~Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas.~~

"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR).

ID 5

Redação Original

Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 12. (...) II - a) as alterações no contrato ou estatuto social, endereços e dados cadastrais;

Razão Social

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade

Justificativa para Alteração

Ao contrário da informação constante na AIR, no que diz respeito às alterações relativas às empresas de transporte, as propostas sobre transporte público e transporte privado preveem a obrigação de informar à ANTAQ não apenas as mudanças de endereço, alterações

		<p>empresariais, ou alterações de qualquer tipo de frota, mas também alterações no contrato ou estatuto e nos dados cadastrais.</p> <p>Recomenda-se a previsão, na proposta, da simplificação apresentada na AIR com obrigatoriedade de comunicação à ANTAQ apenas em caso de mudança de endereço, alterações do tipo empresarial, do quadro societário, ou na frota em operação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o parágrafo 114 do Relatório de AIR nº 2 (SEI 1229711) deve ser lido conjuntamente com os parágrafos 115 e 116 do documento. A simplificação de que trata o parágrafo 114 caracteriza-se pela substituição do termo "substituição de administradores, alterações e/ou transferência de controle societário" por "alterações no contrato ou estatuto social", deixando clara que se trata de qualquer alteração no contrato ou estatuto social, como as alterações dos responsáveis legais pela gestão empresarial da atividade outorgada, seja essa alteração uma transferência, exclusão ou inclusão.
	Dispositivo Ajustado	
ID 6	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior a transportadora licenciada pela ANTAQ.
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o

	<p>Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.</p>
<p>Dispositivo Ajustado</p>	<p>Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 <u>Anexo A</u>.</p> <p>Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; <u>IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;</u></p> <p>Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.</p> <p>Art. 28. A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.</p> <p>Art. 29. Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).</p>

~~Art. 30. A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas.~~

~~Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.~~

~~Art. 31. A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a: I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da **MB** Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade da LTCP dos documentos de que trata o art. 27 enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~~~

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique-as ou comprove a sua autenticidade; e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

~~Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;~~

~~Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.~~

		<p>Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:</p> <p><u>"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR)</u></p>
ID 7	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 28. A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigida
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência

Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.

Dispositivo Ajustado

Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 Anexo A.

Art. 10. (...) III - ~~somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente~~ no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;

Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior ~~a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.~~

Art. 28. ~~A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.~~

Art. 29. ~~Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).~~

Art. 30. ~~A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de~~

~~Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas.~~
Parágrafo único. ~~A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.~~

Art. 31. ~~A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a:~~ I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da ~~MB~~ Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade ~~da LTCP dos documentos de que trata o art. 27~~ enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique-as ou comprove a sua autenticidade; e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;

Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem ~~a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente~~ os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.

~~Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução~~

		<p>no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:</p> <p><u>"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR)</u></p>
ID 8	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 29. Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir:
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
	Dispositivo Ajustado	Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga

perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 Anexo A.

Art. 10. (...) III - ~~somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;~~

Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior ~~a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.~~

Art. 28. ~~A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.~~

Art. 29. ~~Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).~~

Art. 30. ~~A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas. Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor~~

~~prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada:~~

Art. 31. A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a: I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da MB Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade ~~da LTCP dos documentos de que trata o art. 27~~ enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~

Art. 32. ~~A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique as ou comprove a sua autenticidade; e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;

Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem ~~a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente~~ os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.

Art. 45. ~~A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:~~

"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na

		<u>(endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR).</u>
ID 9	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 30. A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterà:
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
Dispositivo Ajustado	Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 Anexo A. Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ,	

~~válida e vigente~~ no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;

Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior ~~a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos:~~ I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

Art. 28. ~~A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.~~

Art. 29. ~~Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).~~

Art. 30. ~~A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência, e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas. Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.~~

Art. 31. ~~A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior~~

ficará obrigada a: I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da MB Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade da LTCP dos documentos de que trata o art. 27 enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique-as ou comprove a sua autenticidade; e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

~~Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;~~

~~Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.~~

~~Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:~~

"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de

		<u>outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo). (Nome da Requerente)" (NR).</u>
ID 10	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 31. A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a:
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
	Dispositivo Ajustado	Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 <u>Anexo A.</u> Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de

embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; IV – no caso de transporte privado de cargas, somente transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;

Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior ~~a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos:~~ I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

Art. 28. ~~A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.~~

Art. 29. ~~Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).~~

Art. 30. ~~A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas. Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.~~

Art. 31. ~~A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a:~~ I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima

(NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da ~~MB~~ Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade ~~da LTCP dos~~ documentos de que trata o art. 27 enquanto perdurar o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o~~ transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique as ou comprove a sua autenticidade; e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

~~Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;~~

~~Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.~~

~~Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:~~

"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR).

ID 11	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses:
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
	Dispositivo Ajustado	Art. 7º Para o transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, a transportadora poderá manifestar sua intenção de, após a obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, compartilhar suas informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017 Anexo A. Art. 10. (...) III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente no caso de transporte privado de pessoas e de veículos, somente transportar veículos com cargas perigosas em obediência às normas da Autoridade Marítima, bem como transportar cargas perigosas em conformidade com as normas técnicas de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação de mercadorias perigosas embaladas e demais normas da Autoridade Marítima; <u>IV – no caso de transporte privado de cargas, somente</u>

transportar carga perigosa mediante autorização do órgão competente;

Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior a transportadora licenciada pela ANTAQ a EBN que possuir os seguintes documentos: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

Art. 28. A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos competentes, conforme o caso, e uma vez atendido os requisitos ambientais e de conformidade das embarcações em operação. Parágrafo único. Na LTCP será discriminada as condições gerais da prestação do serviço, a frota apta ao transporte e sua data de vigência.

Art. 29. Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir: I - licença ou autorização ambiental para o transporte de cargas perigosas, emitido pelo órgão estadual ou federal competente; II - declaração de conformidade das embarcações operadas pela empresa para transporte de cargas perigosas, caso exigível pela Autoridade Marítima; III - para transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, autorização outorgada pela ANP; e IV - para transportadores de material radioativo, autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

Art. 30. A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá: I - o Termo de Autorização da ANTAQ vinculado; II - a relação das embarcações de sua frota, próprias e afretadas, aptas ao transporte de cargas perigosas; III - a relação de autorizações, licenças ou certidões apresentadas, com os respectivos prazos de vigência; e IV - a classificação da International Maritime Organization (IMO) de cargas perigosas autorizadas. Parágrafo único. A LTCP terá sua vigência correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no art. 29 desta Resolução, podendo ser prorrogada pela transportadora após a renovação da documentação apresentada.

Art. 31. A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a: I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental; II - utilizar somente embarcações e embalagens que atendam ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da MB Marinha do Brasil; III - manter a vigência e validade da LTCP dos documentos de que trata o art. 27 enquanto perdurar o exercício da

atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior; IV - operar somente em instalações portuárias terminais, portos, áreas, pontos e instalações que possuam registro ou autorização na ANTAQ, além das autorizações de outros órgãos competentes, exceto nas localidades onde não exista disponibilidade de instalação portuária adequada e autorizada ou registrada pela ANTAQ; e V - não manter embarcação atracada ou fundeada além do tempo necessário para as operações de carregamento e descarregamento de cargas perigosas, salvo se referida situação for causada pelo terminal ou usuário contratante. ~~Parágrafo único. A emissão da LTCP não exime o transportador de obter outras autorizações, licenças ou certidões exigidas em leis e seus regulamentos.~~

~~Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses: I - constatada a qualquer tempo a inconsistência dos dados informados, após a notificação do interessado para que, no prazo de até 5 (cinco) dias, retifique-as ou comprove a sua autenticidade, e II - constatada a qualquer tempo a falsificação de documentos ou a utilização indevida de sistema eletrônico de licenciamento, sem prejuízo da notificação do fato à autoridade competente para adoção das providências administrativas, civis e penais cabíveis.~~

Art. 40. (...) II - de natureza leve, com multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais): a) transportar cargas entre pontos do território nacional em embarcação estrangeira, exceto nas hipóteses previstas no art. 18 desta Resolução; b) transportar veículos com cargas perigosas em desobediência às normas da Autoridade Marítima;

Art. 41. (...) VI - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), transportar cargas perigosas sem a LTCP emitida pela ANTAQ, válida e vigente ou sem autorização do órgão competente os documentos de que trata o art. 27, válidos e vigentes.

Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a implementação do sistema eletrônico de licenciamento para o transporte aquaviário de cargas perigosas:

"ANEXO A Modelo de declaração de compartilhamento de informações sigilosas para a obtenção de autorização de outorga perante a ANP DECLARAÇÃO (NOME DO REQUERENTE), com sede na (endereço completo da sede da requerente), município de (nome), estado de (UF), inscrita no CNPJ/MF sob o (no do CNPJ da sede), DECLARA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ que deseja compartilhar suas informações sigilosas fornecidas para as bases de dados dessa Agência para a obtenção de autorização de outorga perante a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do art. 3º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017. (Local), (data) (NOME DO RESPONSÁVEL) (Cargo) (Nome da Requerente)" (NR).

ID 12

Redação Original

Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 38. São infrações aplicáveis a todas as modalidades de transporte

	privado:
Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Justificativa para Alteração	<p>Embora haja previsão de outras penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais). A arbitrariedade na definição de tais valores, neste caso, em vez de permitir que a multa exerça seu papel dissuasório, pode levar à judicialização e/ou à imposição de dificuldades financeiras aos prestadores de serviços. Cabe citar a sistemática adotada no modal rodoviário (Resolução ANTT nº 233 de 25/06/2003 e Resolução nº 5.826, de 29 de junho de 2018), que adota coeficiente tarifário (CT) como referência para gradação das multas. O Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 551/RJ, julgada em 24/10/2002, de relatoria do Ministro Ilmar Galvão, entendeu que o princípio do não confisco permeia todo o ordenamento jurídico, em razão de sua fundamentação e axiologia pretendida, não havendo sentido em restringi-lo apenas às exações tributárias, ou seja, o princípio também é aplicável às multas aplicadas no exercício do poder de polícia. Por esse motivo, sugere-se a reformulação da seção referente às infrações e penalidades, atendendo às recomendações supra e estabelecendo sistema de índice para cálculo da multa, utilizando como referência o modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	<p>Esclarece-se que o art. 37, parágrafo único, da Resolução-Minuta prevê que a aplicação de penalidades observará o disposto em norma específica, como se lê: Art. 37. (...) Parágrafo único. A aplicação das penalidades dos incisos do caput deste artigo observará o disposto em norma específica que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ. Ademais, é a Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 2014, quem dispõe sobre a fiscalização e o processo sancionador. Em especial, os art. 55 e 56 tratam dos critérios para aplicação de penalidades considerando circunstâncias agravantes e atenuantes. Informamos ainda que a aplicação de multas leva em consideração critérios de dosimetria de pena estabelecidos pela</p>

		Agência. Sobre o valor das multas, esclarece-se que estes já estão previstos nas normas vigentes.
	Dispositivo Ajustado	
ID 13	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 38. (...) V - (...) b) operar embarcação na prestação do serviço sem o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado, ou o CSN sem as vistorias em dia;
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Diante da indisponibilidade atual do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM), a AIR apresentou como solução ao problema regulatório obrigar a contratação de seguro de danos pessoais similar. Sendo assim, o dispositivo da minuta de resolução que dispõe sobre a obrigação do transportador de contratar DPEM devem prever a contratação de seguro similar, a fim de evitar a interpretação no sentido de que, na ausência do DPEM, não haveria obrigação de contratar seguro. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual sem alteração de mérito.
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...) V - (...) b) operar embarcação na prestação do serviço sem o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado <u>nos termos do art. 6º</u> , ou o CSN sem as vistorias em dia;
ID 14	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 43 (...) Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Na proposta, há ressalva que considera válidas as autorizações concedidas com base em resoluções anteriores, que serão revogadas após a entrada em vigor das novas normas. A redação precisa ser aprimorada, pois as autorizações não são aplicadas à Resolução, como prevê a proposta, mas sim o oposto - são as resoluções que regem os atos de autorização. Por isso, sugere-se ajuste na redação para Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na Resolução XXX. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual sem alteração de mérito. As autorizações não são aplicadas à Resolução, mas sim o oposto. São as resoluções que regem os atos de autorização.

	Dispositivo Ajustado	Art. 43 (...) Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na <u>Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na:</u>
ID 15	Redação Original	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma - Transporte Privado Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior, deverá solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a impl
	Razão Social	Transportes Bertolini Ltda
	Justificativa para Alteração	Aumentar o prazo para 160 dias, em virtude da morosidade em obter autorização nos órgãos anuentes.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Apesar da sugestão não ter sido acatada, o dispositivo foi ajustado. Trata-se de adequação da presente Resolução-Minuta à Resolução ANTAQ nº 47, de 21 de junho de 2021, que estabeleceu critérios para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. A propositura da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas (LTCP) constava nos autos do processo nº 50300.001911/2019-66. Contudo, após a realização da Audiência Pública nº 17/2020, a proposta foi alterada, resultando na Resolução ANTAQ nº 47, de 2021.
	Dispositivo Ajustado	
ID 16	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 3º Para fins desta Resolução, considera-se:
	Razão Social	ISAAC NASCIMENTO
	Justificativa para Alteração	Sugestão para inserção de inciso V com a seguinte redação: V - Serviço de transporte de interesse público: aquele prestado por microempreendedor individual, executado em embarcações com capacidade de até 20 passageiros, destinado ao deslocamento de passageiros em percurso semiurbano. A alteração se justifica pela variedade de mercados de travessias autorizadas pela ANTAQ. Em pelo menos 22% das linhas de travessia autorizadas, existem ao menos 1 MEI operando. E em 9% das linhas, o MEI é o único operador. Em geral, o MEI presta o serviço em embarcações miúdas. Cerca de 63% dos MEIs utilizam embarcações com capacidade máxima de 20 passageiros. Vias de regra, essas embarcações não seguem esquema operacional bem definido, mas atuam de acordo com a demanda de passageiros. Isso porque a sua margem de lucro é pequena. De acordo com a legislação pertinente, a receita bruta do MEI não pode exceder R\$ 81.000,00/ano. Assim, sugere-se enquadrar esse tipo de operador numa classe com regras mais flexíveis, especialmente no que tange ao cumprimento do esquema operacional, aproximando a norma da Agência à realidade desse serviço de transporte.

	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A modalidade de transporte de passageiros que não seguem esquema operacional bem definido, sem previsibilidade de cumprimento de horários enquadram-se mais adequadamente na modalidade do transporte privado de pessoas. Devido a similaridade com o transporte fretado, onde as viagens são previamente acordadas entre o cliente e o transportador, essa modalidade de transporte poderá usufruir da pertinente flexibilidade das exigências normativas, por não se tratar de um transporte público.
	Dispositivo Ajustado	
ID 17	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 5º (...) II - receber a resolução da reclamação encaminhada à transportadora no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, a contar do seu registro;
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	O prazo da proposta de resolução diverge daquele constante da AIR. O correto seria 5 dias úteis, em conformidade com o art. 17 do Decreto nº 6523/2008. Sendo assim, recomenda-se que o prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários seja de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, em conformidade com a AIR e o art. 17 do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008), e não 10 (dez) dias úteis, como consta da proposta de resolução. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação do prazo de resposta para as reclamações encaminhadas pelos usuários. A alteração faz-se necessária para o alinhamento ao prazo estabelecido no art. 17. do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008. De acordo com o Decreto as reclamações devem ser resolvidas no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, e não 10 (dez) dias úteis.
	Dispositivo Ajustado	Art. 5º (...) II - receber a resolução da reclamação encaminhada à transportadora no prazo máximo de 10 (dez) <u>5 (cinco)</u> dias úteis, a contar do seu registro;
ID 18	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 5º IV - no caso de benefícios legais, exceto para o benefício do idoso do transporte público em percurso semiurbano, ser orientado a comparecer para o embarque até 30 (trinta) minutos) antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda da reserva
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Os beneficiários de gratuidade previstos na norma sobre transporte público, à exceção do idoso do transporte público em percurso

		<p>semiurbano, deverão comparecer para o embarque até 30 (trinta) minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda da reserva. Recomenda-se a supressão da ressalva relativa ao beneficiário idoso, por contrariar o tratamento isonômico entre as gratuidades, bem como em razão da sugestão desta SEAE referente ao art. 7º da Proposta de Resolução sobre Transporte Público.</p> <p>[Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que por se tratar de reprodução de dever já imposto aos autorizados, a remissão feita nesse dispositivo tem propósito meramente informativo, com a finalidade específica de compilar, em um único artigo, as principais obrigações impostas às empresas que prestam o serviço autorizado. A observância do benefício de gratuidade já é obrigatória a todos os operadores do transporte aquaviário desde a sua instituição na legislação federal. Logo, a incorporação desse dispositivo não cria novos deveres por esta Agência, visto que esse ônus já é suportado pela atividade empresarial. Ademais, conforme interpretação do Parecer PGE-SP (https://tinyurl.com/y5xt9q3g) a lei não limita o benefício a 10% da capacidade do meio de transporte, mas apenas assegura um mínimo de assentos preferenciais, para acomodar com mais conforto e dignidade o maior de sessenta e cinco anos. São, portanto, questões diversas. A gratuidade no transporte urbano advém diretamente do texto constitucional, não podendo ser limitada no âmbito infraconstitucional, mas apenas regulamentada. É nesse contexto que a regra do artigo 39, § 2º, da Lei nº 10.741/2003 deve ser interpretada. A norma não significa que o direito ao transporte gratuito do idoso se encerra quando esgotados os assentos preferenciais a ele destinados pela lei. A regra apenas assegura aos idosos um espaço preferencial dentro do transporte, mas não os impede de ocupar outros espaços existentes dentro dele. Como se vê, a norma infraconstitucional amplia o rol de direitos dos idosos e não o reduz.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 19	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 6º (...) I - 1 (uma) gratuidade, por responsável legal, para crianças de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupe acomodação individual; e
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	<p>No que diz respeito à gratuidade das crianças de até 5 anos, a norma poderá gerar interpretação no sentido de que, ao completar 5 anos de idade, não haverá direito aos benefícios. Sugere-se alterar crianças de até 5 (cinco) anos de idade para crianças de até 6 (seis) anos de idade incompletos, de forma semelhante à regra do modal rodoviário.</p> <p>[Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Acatada

	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual a fim de evitar interpretações diversas, sem alteração de mérito. Podem viajar sem pagamento de passagem e desde que não ocupem assentos todas as crianças menores de 06 (seis) anos, ou seja, crianças com até 5 (cinco) anos, 11 meses e 29 dias. De modo análogo, o desconto na tarifa da passagem vale para crianças com até 12 (doze) anos de idade incompletos. O benefício de gratuidade de transporte para crianças decorre de reprodução de dispositivo similar no art. 6, inciso XVII, da Resolução ANTT nº 1383/2006, que dispõe sobre os direitos e deveres no serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.
	Dispositivo Ajustado	Art. 6º(...) I - 1 (uma) gratuidade, por responsável legal, para crianças de até 5 (cinco) <u>6 (seis)</u> anos de idade <u>incompletos</u> , desde que não ocupe acomodação individual; e
ID 20	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 6º. II - pelo menos 50 % (cinquenta por cento) de desconto na tarifa de passagem para todas as crianças de até 11 (onze) anos de idade.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	No que diz respeito ao desconto na tarifa das crianças de até 11 anos, a norma poderá gerar interpretação no sentido de que, ao completar 11 anos de idade, não haverá direito aos benefícios. Sugere-se alterar crianças de até 11 (cinco) anos de idade para crianças de até 12 (seis) anos de idade incompletos, de forma semelhante à regra do modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual a fim de evitar interpretações diversas, sem alteração de mérito. Podem viajar sem pagamento de passagem e desde que não ocupem assentos todas as crianças menores de 06 (seis) anos, ou seja, crianças com até 5 (cinco) anos, 11 meses e 29 dias. De modo análogo, o desconto na tarifa da passagem vale para crianças com até 12 (doze) anos de idade incompletos. O benefício de gratuidade de transporte para crianças decorre de reprodução de dispositivo similar no art. 6, inciso XVII, da Resolução ANTT nº 1383/2006, que dispõe sobre os direitos e deveres no serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.
	Dispositivo Ajustado	Art. 6º. (...) II - pelo menos 50 % (cinquenta por cento) de desconto na tarifa de passagem para todas as crianças de até 11 (onze) <u>12 (doze)</u> anos de idade <u>incompletos</u> .
ID 21	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 7º É assegurada a pessoa idosa maior de 65 (sessenta e cinco) anos a gratuidade do transporte público interestadual em percurso semiurbano.

Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Justificativa para Alteração	<p>A proposta diferencia as regras de gratuidade do idoso para transporte público interestadual em percurso semiurbano e transporte público interestadual, tomando por base o funcionamento do transporte público coletivo rodoviário municipal, que não limita a concessão de gratuidade do idoso ao número de assentos. A ANTAQ reproduziu na proposta dispositivo do Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003): "Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares. § 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade. § 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos." A proposta confunde a reserva de 10% dos assentos para uso do idoso, interpretando-o como limite de vagas de gratuidade. O percentual refere-se às condições especiais relacionadas ao conforto para a pessoa idosa, em consideração às suas necessidades, enquanto o limite de vagas tem a ver com a gratuidade em si. A norma é perfeitamente adequada ao modal rodoviário urbano e semiurbano, que não limita a capacidade de lotação dos veículos à quantidade de assentos. No entanto, a concessão de gratuidade ao idoso sem limitação pode impactar o equilíbrio econômico-financeiro do serviço, e consequente aumento dos preços dos bilhetes a ser custeado pelos demais usuários. Sendo assim, sugere-se eliminar a referida regra, que não limita a quantidade de assentos para idosos, mantendo-se a reserva ora vigente (Resolução ANTAQ nº 260 de 27/07/2004) de 2 vagas gratuitas, com concessão de no mínimo 50% de desconto no que exceder o limite de vagas, caso o idoso possua renda igual ou inferior a dois salários mínimos. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	<p>Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que por se tratar de reprodução de dever já imposto aos autorizados, a remissão feita nesse dispositivo tem propósito meramente informativo, com a finalidade específica de compilar, em um único artigo, as principais obrigações impostas às empresas que prestam o serviço autorizado. A observância do benefício de gratuidade já é obrigatória a todos os operadores do transporte aquaviário desde a sua instituição na legislação federal. Logo, a incorporação desse dispositivo não cria novos deveres por esta Agência, visto que esse ônus já é suportado pela atividade empresarial. Ademais, conforme interpretação do Parecer PGE-SP (https://tinyurl.com/y5xt9q3g) a lei não limita o benefício a 10% da capacidade do meio de transporte, mas apenas assegura um mínimo de assentos preferenciais, para acomodar com mais conforto e dignidade o maior de sessenta e cinco anos. São, portanto, questões diversas. A gratuidade no transporte urbano advém diretamente do texto constitucional, não podendo ser limitada no âmbito infraconstitucional, mas apenas regulamentada. É nesse contexto que a regra do artigo 39, § 2º, da Lei nº 10.741/2003 deve ser interpretada.</p>

		A norma não significa que o direito ao transporte gratuito do idoso se encerra quando esgotados os assentos preferenciais a ele destinados pela lei. A regra apenas assegura aos idosos um espaço preferencial dentro do transporte, mas não os impede de ocupar outros espaços existentes dentro dele. Como se vê, a norma infraconstitucional amplia o rol de direitos dos idosos e não o reduz.
	Dispositivo Ajustado	
ID 22	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 10. (...) § 2º Transcorrido os prazos a que se refere o inciso II do caput deste artigo, na hipótese de os bilhetes das vagas reservadas de que trata o art. 8º desta Resolução não terem sido concedidos à pessoa beneficiária, os transportadores poderão comercializá-los.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A remissão constante do § 2º está incorreta. O inciso II do caput do art. 10 não trata dos prazos, mas sim o inciso I. Sugestão de redação: "§ 2º Transcorridos os prazos a que se refere o inciso I do caput deste artigo, na hipótese de os bilhetes das vagas reservadas de que trata o art. 8º desta Resolução não terem sido concedidos à pessoa beneficiária, os transportadores poderão comercializá-los."
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de correção à referência normativa.
	Dispositivo Ajustado	Art. 10. (...). § 2º Transcorrido os prazos a que se refere o inciso II inciso I do caput deste artigo, na hipótese de os bilhetes das vagas reservadas de que trata o-art. 8º desta Resolução não terem sido concedidos à pessoa beneficiária, os transportadores poderão comercializá-los.
ID 23	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 30. A identificação do passageiro de nacionalidade brasileira, em deslocamentos nacionais, será atestada por meio de documento de identificação com fotografia e fé pública em todo o território nacional.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Recomenda-se a previsão da norma sobre a apresentação de documentos originais e, em caso de cópia, que seja apresentado o documento com a devida autenticação. Propõe-se a inclusão, no rol de documentos originais, do documento de identificação digital com QR Code (ex.: Carteira Nacional de Habilitação - CNH digital), já que este possui a mesma validade do documento original impresso. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada

	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de ajuste do dispositivo ao art. 10 do Decreto nº 9.094, de 2017. De acordo com o art. 10 do Decreto nº 9.094, de 2017, a identificação dos usuários do serviço público pode ser feita por cópia de documento autenticada. Também foi incluída a possibilidade de apresentação de documento de identificação digital com dispositivo de autenticação eletrônica, como é o caso da Carteira Nacional de Habilitação - CNH.
	Dispositivo Ajustado	Art. 30. (...) § 1º Desde que assegurem a identificação do passageiro, o documento de identificação que trata o caput deste artigo pode ser aceito no original, em formato digital com dispositivo de autenticação eletrônica , ou cópia autenticada em cartório , independentemente do seu vencimento.
ID 24	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 30 ... § 1º Desde que assegurem a identificação do passageiro, o documento de identificação que trata o caput deste artigo pode ser aceito no original ou cópia, independentemente do seu vencimento.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A possibilidade de identificação do passageiro por meio de cópia de documento não autenticada é problemática, pela maior facilidade de falsificação da cópia. No modal rodoviário, por exemplo, a ANTT exige que a cópia seja autenticada em cartório. Recomenda-se a previsão da norma sobre a apresentação de documentos originais e, em caso de cópia, que seja apresentado o documento com a devida autenticação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de ajuste do dispositivo ao art. 10 do Decreto nº 9.094, de 2017. De acordo com o art. 10 do Decreto nº 9.094, de 2017, a identificação dos usuários do serviço público pode ser feita por cópia de documento autenticada. Também foi incluída a possibilidade de apresentação de documento de identificação digital com dispositivo de autenticação eletrônica, como é o caso da Carteira Nacional de Habilitação - CNH.
	Dispositivo Ajustado	Art. 30. (...) § 1º Desde que assegurem a identificação do passageiro, o documento de identificação que trata o caput deste artigo pode ser aceito no original, em formato digital com dispositivo de autenticação eletrônica , ou cópia autenticada em cartório , independentemente do seu vencimento.
ID 25	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público CAPÍTULO III Art. 41. (...) V - disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível) e com dispositivo antiderrapante;
	Razão Social	DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
	Justificativa para	No Art. 41. São deveres de segurança da transportadora: V -

	Alteração	disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível) e com dispositivo antiderrapante - substituir a expressão "rampa de acesso balaustrada" por "rampa de acesso com balaustrada", uma vez que a balaustada é um acessório da rampa.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual sem alteração de mérito. Conforme contribuição apresentada pela Marinha do Brasil, no âmbito da Consulta e Audiência Pública nº14/2021, a balaustrada é um acessório da rampa.
	Dispositivo Ajustado	Art. 41 (...) V - disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso com balaustrada (que pode ser removível) e com dispositivo antiderrapante;
ID 26	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 38. § 1º Os mercados considerados críticos dependerão de análise prévia da ANTAQ para a homologação da elevação de tarifas.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A proposta estabelece a obrigatoriedade de homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para comunicação à ANTAQ dos aumentos que não dependem de homologação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços e os procedimento tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes estão tratados no guia metodológico de regulação de preços, publicado no sítio da ANTAQ, no endereço: https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/navegacao/interior/regulacao-de-precos-1 A proposta visa estabelecer regra normativa para a análise para determinação de mercado concentrado e essencial, conforme recomendações do Processo nº 50300.005469/2018-66, que consolidou os procedimentos de reajuste de preços nos serviços de transporte de passageiros e

		<p>veículos na navegação interior, aprovado pela Resolução 6.821/2019 - ANTAQ. Os níveis de mercado já são de conhecimento do mercado desde 2018, os procedimentos e metodologia são sempre comunicadas previamente ao transportadores, preliminarmente à análise de preços. Importante ressaltar que a obrigação de enviar informações a cerca do reajuste independem dos procedimentos internos de análise ora mencionado, sendo um dever de transparência e modicidade dos transportadores perante os usuários. Todavia, para permitir maior clareza sobre a processo de análise de mercado e reajuste de preços dos serviços regulados, sem alteração de mérito, foi deslocado parcial do § 5º do art. 49 da Resolução-Minuta. Ademais, esclarece-se que os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços estabelecerão o procedimento tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes.</p>
	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 38. (...) § 3º A SRG definirá o nível de mercado das linhas autorizadas em ato normativo específico.</p> <p>Art. 49. (...) ... § 5º A SRG definirá os níveis de mercado da linha autorizada e os critérios de julgamento das justas causas de elevação de tarifas em ato normativo específico.</p>
ID 27	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 45 (...) II - a) as alterações no contrato ou estatuto social, endereços e dados cadastrais;
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	<p>Ao contrário da informação constante na AIR, no que diz respeito às alterações relativas às empresas de transporte, as propostas sobre transporte público e transporte privado preveem a obrigação de informar à ANTAQ não apenas as mudanças de endereço, alterações empresariais, ou alterações de qualquer tipo de frota, mas também alterações no contrato ou estatuto e nos dados cadastrais. Recomenda-se a previsão, na proposta, da simplificação apresentada na AIR com obrigatoriedade de comunicação à ANTAQ apenas em caso de mudança de endereço, alterações do tipo empresarial, do quadro societário, ou na frota em operação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo não ajustado. Em consonância com o Relatório de AIR nº 2 (SEI 1229711), a nova redação do dispositivo, "alterações no contrato ou estatuto social", visa desonerar os operadores de encargo genérico (art. 12, VII, da Resolução nº 912-ANTAQ, de 2007, por exemplo) e padronizar os enunciados trazidos em outras resoluções correlatas, deixando claro que se trata de qualquer alteração no contrato ou estatuto social, como as alterações dos responsáveis legais pela gestão empresarial da atividade outorgada, seja essa alteração uma transferência, exclusão ou inclusão.
	Dispositivo Ajustado	

ID 28	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 49. As elevações de tarifas, após a ciência ou homologação da ANTAQ, entrarão em vigor após 30 (trinta) dias da comunicação aos usuários.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A proposta estabelece a obrigatoriedade de homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para comunicação à ANTAQ dos aumentos que não dependem de homologação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços e os procedimentos tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes estão tratados no guia metodológico de regulação de preços, publicado no sítio da ANTAQ, no endereço: https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/navegacao/interior/regulacao-de-precos-1 A proposta visa estabelecer regra normativa para a análise para determinação de mercado concentrado e essencial, conforme recomendações do Processo nº 50300.005469/2018-66, que consolidou os procedimentos de reajuste de preços nos serviços de transporte de passageiros e veículos na navegação interior, aprovado pela Resolução 6.821/2019 - ANTAQ. Os níveis de mercado já são de conhecimento do mercado desde 2018, os procedimentos e metodologia são sempre comunicadas previamente ao transportadores, preliminarmente à análise de preços. Importante ressaltar que a obrigação de enviar informações a cerca do reajuste independem dos procedimentos internos de análise ora mencionado, sendo um dever de transparência e modicidade dos transportadores perante os usuários. Todavia, para permitir maior clareza sobre o processo de análise de mercado e reajuste de preços dos serviços regulados, sem alteração de mérito, foi deslocado parcial do § 5º do art. 49 da Resolução-Minuta. Ademais, esclarece-se que os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços estabelecerão o procedimento tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes.

	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 38. (...) § 3º A SRG <u>definirá o nível de mercado das linhas autorizadas em ato normativo específico.</u></p> <p>Art. 49. (...) ... § 5º A SRG definirá os níveis de mercado da linha autorizada e os critérios de julgamento das justas causas de elevação de tarifas <u>em ato normativo específico.</u></p>
ID 29	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 49. § 3º Os requerimentos de elevação de tarifa serão submetidos à SRG para análise e registro no sítio eletrônico da ANTAQ.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	<p>A proposta estabelece a obrigatoriedade de homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para comunicação à ANTAQ dos aumentos que não dependem de homologação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo ajustado. Os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços e os procedimento tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes estão tratados no guia metodológico de regulação de preços, publicado no sítio da ANTAQ, no endereço: https://www.gov.br/antaaq/pt-br/assuntos/navegacao/interior/regulacao-de-precos-1 A proposta visa estabelecer regra normativa para a análise para determinação de mercado concentrado e essencial, conforme recomendações do Processo nº 50300.005469/2018-66, que consolidou os procedimentos de reajuste de preços nos serviços de transporte de passageiros e veículos na navegação interior, aprovado pela Resolução 6.821/2019 - ANTAQ. Os níveis de mercado já são de conhecimento do mercado desde 2018, os procedimentos e metodologia são sempre comunicadas previamente ao transportadores, preliminarmente à análise de preços. Importante ressaltar que a obrigação de enviar informações a cerca do reajuste independem dos procedimentos internos de análise ora mencionado, sendo um dever de transparência e modicidade dos transportadores perante os usuários. Todavia, para permitir maior clareza sobre a processo de análise de mercado e</p>

		reajuste de preços dos serviços regulados, sem alteração de mérito, foi deslocado parcial do § 5º do art. 49 da Resolução-Minuta. Ademais, esclarece-se que os critérios de julgamento das justas causas de elevação de preços estabelecerão o procedimento tanto para a comunicação quanto para a homologação dos reajustes.
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...) <u>§ 3º A SRG definirá o nível de mercado das linhas autorizadas em ato normativo específico.</u> Art. 49. (...) ... § 5º A SRG definirá os níveis de mercado da linha autorizada e os critérios de julgamento das justas causas de elevação de tarifas <u>em ato normativo específico.</u>
ID 30	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 51. São infrações:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Embora haja previsão de outras penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais). A arbitrariedade na definição de tais valores, neste caso, em vez de permitir que a multa exerça seu papel dissuasório, pode levar à judicialização e/ou à imposição de dificuldades financeiras aos prestadores de serviços. Cabe citar a sistemática adotada no modal rodoviário (Resolução ANTT nº 233 de 25/06/2003 e Resolução nº 5.826, de 29 de junho de 2018), que adota coeficiente tarifário (CT) como referência para gradação das multas. O Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 551/RJ, julgada em 24/10/2002, de relatoria do Ministro Ilmar Galvão, entendeu que o princípio do não confisco permeia todo o ordenamento jurídico, em razão de sua fundamentação e axiologia pretendida, não havendo sentido em restringi-lo apenas às exações tributárias, ou seja, o princípio também é aplicável às multas aplicadas no exercício do poder de polícia. Por esse motivo, sugere-se a reformulação da seção referente às infrações e penalidades, atendendo às recomendações supra e estabelecendo sistema de índice para cálculo da multa, utilizando como referência o modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]

	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Esclarece-se que o art. 50, parágrafo único, da Resolução-Minuta prevê que a aplicação de penalidades observará o disposto em norma específica, como se lê: Art. 51. (...) Parágrafo único. A aplicação das penalidades dos incisos do caput deste artigo observará o disposto em norma específica que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ. Ademais, é a Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 2014, quem dispõe sobre a fiscalização e o processo sancionador. Em especial, os art. 55 e 56 tratam dos critérios para aplicação de penalidades considerando circunstâncias agravantes e atenuantes. Sobre o valor das multas, esclarece-se que estes já estão previstos nas normas vigentes.
	Dispositivo Ajustado	
ID 31	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 51. II - c) deixar de responder ou resolver as reclamações encaminhadas pelos usuários no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, a contar do seu registro; e
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	O prazo da proposta de resolução diverge daquele constante da AIR. O correto seria 5 dias úteis, em conformidade com o art. 17 do Decreto nº 6523/2008. Sendo assim, recomenda-se que o prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários seja de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, em conformidade com a AIR e o art. 17 do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008), e não 10 (dez) dias úteis, como consta da proposta de resolução. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação do prazo de resposta para as reclamações encaminhadas pelos usuários. A alteração faz-se necessária para o alinhamento ao prazo estabelecido no art. 17. do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008. De acordo com o Decreto as reclamações devem ser resolvidas no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, e não 10 (dez) dias úteis.
	Dispositivo Ajustado	Art. 51.(...) II - (...) . c) deixar de responder ou resolver as reclamações encaminhadas pelos usuários no prazo máximo de 10 (dez) <u>5 (cinco)</u> dias úteis, a contar do seu registro; e
ID 32	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 51. VII - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais):
	Razão Social	fabio henrique cadore flores

	Justificativa para Alteração	Proponho incluir cláusula que comine multa para o descumprimento de determinações da ANTAQ. A ausência desta tipificação infracional foi sentida em recentes casos envolvendo a fiscalização da navegação interior de travessia no RS, especialmente a partir das reclamações de usuários. Proponho que, caso aceita a proposta, a redação seja similar à existente na Resolução nº 3.274-ANTAQ: "Não cumprir ou não fazer cumprir as determinações da ANTAQ, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado nesta Norma."
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Esclarece-se que o art. 51, VI, alínea "e", da presente Resolução-Minuta especifica como infração o descumprimento de ordens da fiscalização da Agência, como se lê:</p> <p><i>"Art. 51. (...) VI - de natureza grave, com multa de até R\$ 70.000,00 (setenta mil reais): e) deixar de regularizar, quando intimado e nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados;"</i></p> <p>Sob outro espectro, o art. 78-C da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, combinado com o art. 3º, parágrafo único da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, possibilita ao agente de fiscalização, no exercício do poder de polícia administrativa, a aplicação de Medidas Administrativas Cautelares.</p> <p>Essa previsão também está contida no art. 2º, inciso III, e art. 13 da Resolução ANTAQ nº 3.259, de 30 de janeiro de 2014, que dispõe sobre a fiscalização e o processo sancionador. De acordo com a norma, o descumprimento de uma medida administrativa cautelar constitui infração grave, passível de cassação da autorização, sem prejuízo da cominação de multa. Dessa forma, têm-se por premente a inserção de dispositivo para tipificar descumprimento de medida cautelar com a respectiva penalidade.</p>
	Dispositivo Ajustado	Art. 51. (...).VI - (...) o) descumprir medidas cautelares determinadas pela ANTAQ;
ID 33	Redação Original	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma - Transporte Público Art. 55. Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	Na proposta, há ressalva que considera válidas as autorizações concedidas com base em resoluções anteriores, que serão revogadas após a entrada em vigor das novas normas. A redação precisa ser aprimorada, pois as autorizações não são aplicadas à Resolução, como prevê a proposta, mas sim o oposto - são as resoluções que regem os atos de autorização. Por isso, sugere-se ajuste na redação para Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na Resolução XXX . [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Acatada

	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação textual sem alteração de mérito. As autorizações não são aplicadas à Resolução, mas sim o oposto. São as resoluções que regem os atos de autorização.
	Dispositivo Ajustado	Art. 55. (...) Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na:
ID 34	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento DO OBJETO E DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	Aqui também se percebe que houve praticamente uma simples reunião de normas, enquanto que a oportunidade poderia ser aproveitada para um enxugamento privilegiando a objetividade e eficiência das normas envolvidas. Tudo em respeito às orientações que norteiam o presente trabalho de revisão do estoque regulatório de normas da ANTAQ. Mais do que isso, essa reunião de normas tem proporcionado também uma desnecessária extensão de efeitos da regulação para alguns interessados envolvidos. Podemos tomar como um primeiro exemplo, o que dispõe o art. 6º, I da proposta de norma que não seria necessário para uma empresa autorizada para o transporte privado de cargas, dado o dinamismo comercial de sua área e a liberdade econômica de atuação:
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação normativa para alterar a espécie das autorizações para o transporte privado de cargas na navegação interior. Atualmente a autorização é emitida por região hidrográfica, limitando a atuação do autorizado. Essa especificação se justificava para fins das estatísticas de formulação de políticas públicas. Por outro lado, a opção pela autorização em nível nacional desburocratiza o processo de autorização e estimula a concorrência no mercado. Sob a nova proposta, o registro da informação da região hidrográfica ficará vinculado à embarcação e não mais à empresa. Possibilitando que uma mesma EBN possua embarcações em diversas regiões hidrográficas sob um único Termo de Autorização.
	Dispositivo Ajustado	Art. 6º (...) I - no caso do transporte privado de cargas, para cada região hidrográfica operada pelo requerente; Art. 11. (...) § 1º (...). VII - no caso de transporte de cargas, o tipo de carga a ser transportada e a região hidrográfica da operação ; VIII - a documentação relativa a todas as embarcações de sua frota, próprias e afretadas, que tenham condições de operar e que serão alocadas ao tipo de serviço pretendido, <u>por região hidrográfica</u> ; e § 4º Para cada região hidrográfica , linha de navegação ou contrato de transporte privado, a requerente deverá fornecer as informações complementares constantes no § 1º deste artigo, conforme o caso.
ID 35	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de

		Outorga e Afretamento CAPÍTULO II Art. 15. (...) §1º (...) II - Certificado de Segurança da Navegação (CSN) ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima;
	Razão Social	DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
	Justificativa para Alteração	Art. 15. Para obtenção a autorização de que trata esta Resolução, a requerente deverá atender a 1 (um) dos seguintes requisitos técnicos, alternativamente: II - Certificado de Segurança da Navegação (CSN), ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima; Sugere-se a retirada da exigência do Certificado de Gerenciamento de Segurança, uma vez que apenas é aplicável às embarcações SOLAS (mar aberto) e às plataformas de petróleo que operam nas águas jurisdicionais brasileiras.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. O Certificado de Gerenciamento de Segurança está previsto na Normam 01/DPC, que trata das embarcações empregadas na navegação em mar aberto. Não sendo, portanto, exigível às embarcações empregadas na navegação interior.
	Dispositivo Ajustado	Art. 15. (...) §1º (...). II - Certificado de Segurança da Navegação (CSN) ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima; Art. 41. (...). III - (...) b) Certificado de Gerenciamento de Segurança; ou
ID 36	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 6º (...) I - no caso do transporte privado de cargas, para cada região hidrográfica operada pelo requerente;
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	I - no caso do transporte privado de cargas, para cada região hidrográfica operada pelo requerente; Aqui observa-se que o Termos de Autorização ANTAQ que algumas empresas possuem, serão multiplicados e o prejuízo não se resume à quantidade de papel/instrumentos de autorização e sim no aumento no número de dados e informações sobre a empresa que, por sua vez, presta contas perante clientes, outros órgãos etc. Destacamos ainda que essa criação de exigência de termo específico para cada região pode resultar em prejuízo comercial para a empresa que corre o risco de perder oportunidades comerciais com a eventual falta inicial de um termo em específico para apresentação. A ação da ANTAQ deveria se concentrar no sentido inverso, ou seja, proporcionar a empresa que adicione a informação de uma região hidrográfica via sistema ou simples peticionamento para alteração de seu cadastro. É óbvio que a ANTAQ pode analisar, revisar, alterar o entendimento a qualquer tempo sobre essa nova informação e isso é mais um fator que corrobora na sugestão de simplificação do procedimento e não na criação de mais uma etapa burocrática. O Termo de Autorização deve ser o mais

		genérico possível dentro de cada categoria de atividade autorizada. Da mesma forma, entende-se dispensável alguns documentos ainda em uso pela ANTAQ, como o Termo de Entrega (Art. 41, VI) que serviria para comprovar a transferência de posse de uma embarcação. Essa comprovação pode ser materializada com o próprio contrato de afretamento, eliminando um documento totalmente desnecessário e meramente cartorial para muitos casos.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo ajustado. Trata-se de adequação normativa para alterar a espécie das autorizações para o transporte privado de cargas na navegação interior. Atualmente a autorização é emitida por região hidrográfica, limitando a atuação do autorizado. Essa especificação se justificava para fins das estatísticas de formulação de políticas públicas. Por outro lado, a opção pela autorização em nível nacional desburocratiza o processo de autorização e estimula a concorrência no mercado. Nesse caso, o registro da informação da região hidrográfica ficará vinculado à embarcação e não mais à empresa. Possibilitando que uma mesma EBN possua embarcações em diversas regiões hidrográficas sob um único Termo de Autorização.</p> <p>Relativamente ao Termo de entrega, esse documento consoma o contrato de afretamento, fundamental para a completude do ato de afretamento, pois é ele quem confirma a transferência de responsabilidade sobre a embarcação afretada a casco nu. Dessa forma, indispensável para iniciar a responsabilidade civil do afretador perante as obrigações assumidas no contrato de afretamento.</p>
	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 6º (...) I - no caso do transporte privado de cargas, para cada região hidrográfica operada pelo requerente;</p> <p>Art. 11. (...) § 1º (...). VII - no caso de transporte de cargas, o tipo de carga a ser transportada e a região hidrográfica da operação; VIII - a documentação relativa a todas as embarcações de sua frota, próprias e afretadas, que tenham condições de operar e que serão alocadas ao tipo de serviço pretendido, por região hidrográfica; e § 4º Para cada região hidrográfica, linha de navegação ou contrato de transporte privado, a requerente deverá fornecer as informações complementares constantes no § 1º deste artigo, conforme caso.</p>
ID 37	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 10. Na linha de navegação em percurso semiurbano em que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada, a ANTAQ poderá realizar sorteio o
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A proposta prevê a realização de processo seletivo público ou sorteio na hipótese de linha de navegação em percurso semiurbano para as situações que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos, e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada. A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a

		<p>escolha do transportador à mera sorte/acaso. Sendo assim, é recomendável manter apenas a previsão de processo seletivo público entre os detentores de autorização, que deverá ser baseado em critérios objetivos de julgamento relacionados à eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros critérios. Além disso, deve ser levado em consideração o número de autorizações que cada empresa possui, para evitar a concentração de linhas numa mesma empresa, o que ocasionaria situação de monopólio, sendo recomendável a previsão de periodicidade para realização dos processos seletivos, para evitar barreiras à entrada de potenciais interessados na prestação de serviços. Com isso, criam-se incentivos para a eficiência econômica, garantindo a permanência no mercado do transportador que for mais eficiente e tiver melhores condições de preservar a continuidade do serviço. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo ajustado. A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador à mera sorte/acaso, em detrimento de critérios objetivos como eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros. Ademais, a Lei nº 10.233, de 2001, determinou, em seu art. 43, que a prestação dos serviços de transporte aquaviário (regular interestadual e internacional de passageiros) será outorgada pelo instituto da autorização, independente de licitação e exercida em liberdade de preços, em ambiente de livre e aberta competição. Caso não seja possível a concorrência no mercado, onde é livre o consumidor para escolher entre ofertantes, é dever da Agência providenciar a concorrência pelo mercado. Isto é, deve ser promovida pelo Regulador a disputa entre ofertantes dos serviços públicos para selecionar aquele que apresenta as melhores condições para prestação do serviço, de acordo com o interesse público. Ressalta-se que a atuação da ANTAQ visa sempre a defesa do interesse público pela manutenção dos serviços em regime de eficiência e competitividade, em detrimento do interesse privado. Nesse sentido, um processo seletivo conduzido por um procedimento de seleção aleatória não atenderá o interesse público.</p>
	Dispositivo Ajustado	<p>Art. 10. Na linha de navegação em percurso semiurbano em que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada, a ANTAQ poderá realizar sorteio ou processo seletivo público para escolha da empresa autorizada a operar, com base em critérios estabelecidos em edital.</p>
ID 38	Redação Original	<p>Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 10. (...) § 2º Identificada limitação técnica relacionada à segurança da navegação ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação</p>

		adequada do serviço público existente, a ANTAQ poderá revogar as autorizações para a prestação, mediante processo regular.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A minuta dispõe sobre a possibilidade de revogação das autorizações para a prestação do serviço de transporte privado, em caso de limitação técnica ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação adequada do serviço público existente. Na hipótese de haver mais de um prestador de transporte privado, sempre que houver possibilidade de algum deles continuar operando de forma compartilhada com o prestador de serviço público, também é necessária a previsão de critérios objetivos de decisão, bem como a definição da autoridade competente para decidir qual prestador de serviço privado continuará sendo detentor de autorização para operar na linha de navegação, e qual terá a sua autorização revogada. Além disso, há necessidade de previsão de procedimento para recurso da decisão, de modo a garantir o contraditório e a ampla defesa. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. A Lei nº 10.233, de 2001, determinou, em seu art. 43, que a prestação dos serviços de transporte aquaviário (regular interestadual e internacional de passageiros) será outorgada pelo instituto da autorização, independente de licitação e exercida em liberdade de preços, em ambiente de livre e aberta competição. Caso não seja possível a concorrência no mercado, onde é livre o consumidor para escolher entre ofertantes, é dever da Agência providenciar a concorrência pelo mercado. Isto é, deve ser promovida pelo Regulador a disputa entre ofertantes dos serviços públicos para selecionar aquele que apresenta as melhores condições para prestação do serviço, de acordo com o interesse público. Ressalta-se que a atuação da ANTAQ visa sempre a defesa do interesse público pela manutenção dos serviços em regime de eficiência e competitividade, em detrimento do interesse privado.
	Dispositivo Ajustado	Art. 10. (...) § 2º Identificada limitação técnica relacionada à segurança da navegação ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação adequada do serviço público existente, a ANTAQ poderá revogar as autorizações para a prestação do serviço de transporte privado, mediante processo regular a ser definido pela Superintendência de Regulação (SRG) e Superintendência de Outorgas (SOG) em instrumento normativo específico.
ID 39	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 11. Os pedidos de autorização de que trata esta Resolução deverão ser formalizados em requerimento digital no Sistema de Outorga Eletrônica (SOE), disponíveis no sítio eletrônico da ANTAQ.
	Razão Social	ISAAC NASCIMENTO

Justificativa para Alteração	Sugestão de inserir inciso IX no art. 11, §1º, com a seguinte redação: Art. 11..... §1º..... IX - no caso do serviço de transporte de interesse público, a linha de navegação; A inserção se justifica pela variedade de mercados de travessias autorizadas pela ANTAQ. Em pelo menos 22% das linhas de travessia autorizadas, existem ao menos um MEI operando. E em 9% das linhas, o MEI é o único operador. Em geral, o MEI presta o serviço em embarcações miúdas. Cerca de 63% dos MEIs utilizam embarcações com capacidade máxima de 20 passageiros. Via de regra, essas embarcações não seguem esquema operacional bem definido, mas atuam de acordo com a demanda de passageiros. Mesmo o preço cobrado pode variar a depender da ocupação da embarcação. Isso porque a margem de lucro dessas EBNs é pequena. De acordo com a legislação pertinente, a receita bruta do MEI não pode exceder R\$ 81.000,00/ano. Assim, sugere-se enquadrar esse tipo de operador numa classe com regras mais flexíveis, especialmente no que tange ao cumprimento do esquema operacional, aproximando a norma da Agência à realidade desse serviço de transporte.										
Análise Técnica	Não acatada										
Justificativa da Análise	A modalidade de transporte de passageiros que não seguem esquema operacional bem definido, sem previsibilidade de cumprimento de horários enquadram-se mais adequadamente na modalidade do transporte privado de pessoas. Devido a similaridade com o transporte fretado, onde as viagens são previamente acordadas entre o cliente e o transportador, essa modalidade de transporte poderá usufruir da pertinente flexibilidade das exigências normativas, por não se tratar de um transporte público.										
Dispositivo Ajustado											
ID 40	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="236 1279 539 1547">Redação Original</td> <td data-bbox="539 1279 1501 1547">Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 13. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="236 1547 539 1621">Razão Social</td> <td data-bbox="539 1547 1501 1621">Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade</td> </tr> <tr> <td data-bbox="236 1621 539 2029">Justificativa para Alteração</td> <td data-bbox="539 1621 1501 2029">A proposta prevê que o estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Não resta claro se o ente público teria preferência sobre o particular na prestação do serviço público. Além disso, a previsão da prestação de serviço de transporte público pelos estados e municípios em resolução é desnecessária, uma vez que a CF/88 estabelece competência desses entes para prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, de serviços públicos de transporte.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="236 2029 539 2103">Análise Técnica</td> <td data-bbox="539 2029 1501 2103">Não acatada</td> </tr> <tr> <td data-bbox="236 2103 539 2157">Justificativa da</td> <td data-bbox="539 2103 1501 2157">Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o serviço de transporte</td> </tr> </table>	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 13. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Justificativa para Alteração	A proposta prevê que o estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Não resta claro se o ente público teria preferência sobre o particular na prestação do serviço público. Além disso, a previsão da prestação de serviço de transporte público pelos estados e municípios em resolução é desnecessária, uma vez que a CF/88 estabelece competência desses entes para prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, de serviços públicos de transporte.	Análise Técnica	Não acatada	Justificativa da	Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o serviço de transporte
Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 13. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.										
Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade										
Justificativa para Alteração	A proposta prevê que o estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Não resta claro se o ente público teria preferência sobre o particular na prestação do serviço público. Além disso, a previsão da prestação de serviço de transporte público pelos estados e municípios em resolução é desnecessária, uma vez que a CF/88 estabelece competência desses entes para prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, de serviços públicos de transporte.										
Análise Técnica	Não acatada										
Justificativa da	Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o serviço de transporte										

	Análise	regulado pela norma é de competência da ANTAQ, nos termos da Lei nº 10.233, de 2001, sendo outorgado por esta autoridade competente por meio do instituto da autorização. Ademais, esclarece-se que a outorga de autorização é exercida em ambiente de livre e aberta competição (art. 43, II, da Lei nº 10.233, de 2001). Nesse sentido, o estado ou município que deseje prestar os serviços de transportes deverá concorrer com entes privados em igualdade de condições. Logo, não teria a empresa pública municipal ou estadual preferência sobre as demais
	Dispositivo Ajustado	
ID 41	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 17. (...) Parágrafo único. As microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional poderão apresentar a documentação contábil simplificada de que trata o art. 27 da Lei Complementar nº 123, de 2006.
	Razão Social	ISAAC NASCIMENTO
	Justificativa para Alteração	A redação do dispositivo parece não abranger os microempresários individuais. Assim, estes terão que apresentar os documentos constantes nos incisos I e II. Está correto o entendimento? Se não, sugiro melhorar a redação do dispositivo ou incluir novo dispositivo para deixar mais claro a documentação a ser apresentada pelo MEI.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de exclusão de termo, sem alteração de mérito. Esclarece-se que todas as empresas optantes pelo Simples Nacional podem apresentar documentação contábil simplificada, sejam elas microempreendedoras, microempresas ou de pequeno porte, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 2006.
	Dispositivo Ajustado	Art. 17. (...). Parágrafo único. As microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional poderão apresentar a documentação contábil simplificada de que trata o art. 27 da Lei Complementar nº 123, de 2006.
ID 42	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 19. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade ()
	Justificativa para Alteração	A proposta estabelece que o estado ou o município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Cabe

		ressaltar que há outros instrumentos jurídicos que possibilitam a prestação de serviço público pelos entes públicos, a exemplo do consórcio público (CF/88, art. 241, e Lei nº 11.107/2005). Sendo assim, caso o dispositivo seja mantido, recomenda-se retirar a exigência de constituição de empresa pública ou sociedade de economia mista, substituindo-a por redação semelhante à da CF/88, que estabelece que esses entes prestarão, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, serviços públicos de transporte. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo excluído. A matéria já se encontra disciplinada no art. 13 da presente Resolução-Minuta. Todavia, esclarece-se que o serviço de transporte regulado pela norma é de competência da ANTAQ, nos termos da Lei nº 10.233, de 2001, sendo outorgado por esta autoridade competente por meio do instituto da autorização. Ademais, esclarece-se que a outorga de autorização é exercida em ambiente de livre e aberta competição (art. 43, II, da Lei nº 10.233, de 2001). Nesse sentido, o estado ou município que deseje prestar os serviços de transportes deverá concorrer com entes privados em igualdade de condições. Logo, não teria a empresa pública municipal ou estadual preferência sobre as demais
	Dispositivo Ajustado	Art. 19. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.
ID 43	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 21. (...) § 1º A autorização de que trata o caput deste artigo será precedida de sorteio ou processo seletivo público, com base em critérios estabelecidos em edital para a seleção de interessados que:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador à mera sorte/acaso. Sendo assim, é recomendável manter apenas a previsão de processo seletivo público entre os detentores de autorização, que deverá ser baseado em critérios objetivos de julgamento relacionados à eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros critérios. Além disso, deve ser levado em consideração o número de autorizações que cada empresa possui, para evitar a concentração de linhas numa mesma empresa, o que ocasionaria situação de monopólio, sendo recomendável a previsão de periodicidade para realização dos processos seletivos, para evitar barreiras à entrada de potenciais interessados na prestação de serviços. Com isso, criam-se incentivos para a eficiência econômica, garantindo a permanência no mercado do transportador que for mais eficiente e tiver melhores

		<p>condições de preservar a continuidade do serviço. No tocante à regra de preferência para aqueles que operem na mesma região hidrográfica prevista na proposta, visualiza-se restrição à concorrência, pois há imposição de barreira à entrada para as empresas que não operam na mesma área. Isso não impede que, em caso de não haver empresas interessadas, o atual prestador possa dar continuidade à prestação dos serviços. Outrossim, faz-se necessária a previsão de processo seletivo antes do final de cada período de vigência da autorização, para evitar que ocorram prorrogações automáticas sucessivas e para permitir que outros interessados possam se habilitar e concorrer. Por isso, sugere-se a previsão de processo seletivo periódico com isenção econômica, bem como a supressão da regra de preferência, exceto em caso de não haver interessado para a prestação dos serviços. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	<p>A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador à mera sorte/acaso, em detrimento de critérios objetivos como eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros. Ademais, a Lei nº 10.233, de 2001, determinou, em seu art. 43, que a prestação dos serviços de transporte aquaviário (regular interestadual e internacional de passageiros) será outorgada pelo instituto da autorização, independente de licitação e exercida em liberdade de preços, em ambiente de livre e aberta competição. Caso não seja possível a concorrência no mercado, onde é livre o consumidor para escolher entre ofertantes, é dever da Agência providenciar a concorrência pelo mercado. Isto é, deve ser promovida pelo Regulador a disputa entre ofertantes dos serviços públicos para selecionar aquele que apresenta as melhores condições para prestação do serviço, de acordo com o interesse público. Ressalta-se que a atuação da ANTAQ visa sempre a defesa do interesse público pela manutenção dos serviços em regime de eficiência e competitividade, em detrimento do interesse privado. Nesse sentido, um processo seletivo conduzido por um procedimento de seleção aleatória não atenderá o interesse público.</p>
	Dispositivo Ajustado	Art. 21. (...) § 1º A autorização de que trata o caput deste artigo será precedida de sorteio-ou processo seletivo público, com base em critérios estabelecidos em edital para a seleção de interessados que:
ID 44	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento CAPÍTULO IV
	Razão Social	SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ
	Justificativa para Alteração	O CAPÍTULO IV que trata sobre a autorização e registro de afretamento, em nossa opinião, também foi incorporado a proposta de norma sem atentar às orientações de objetividade e sinteticidade que deveriam ser prestigiadas já nessa fase, deixando a norma mais

		<p>extensa. É louvável o esforço da ANTAQ em promover essa revisão e tentativa de aglutinação das normas e fazemos essas críticas com o objetivo de colaboração e na expectativa de ajudar na construção de uma norma que atenda aos interesses do órgão regulador, dos regulados e dos usuários, sem abrir mão de preceitos fundamentais para a boa regulação do serviço, mas também privilegiando a objetividade e eficiência do ato normativo. Alguns artigos desses itens poderiam ter sido revisado e até mesmo excluídos, principalmente para aqueles afretamentos que independem de autorização da ANTAQ. Aliás, esse tipo de afretamento poderia ser gerido sem a necessidade de procedimento próprio, ou seja, podem ser administrados pela ANTAQ pelas obrigações pertinentes à autorização para prestação de serviços na navegação interior. A EBN autorizada já é obrigada a manter a frota atualizada, com documentos atualizados e, se for o caso, documentos do afretamento (contrato e termo de entrega). Logo, para esses casos, se faz desnecessário o registro de afretamento criado pela ANTAQ. Não traz benefício algum para a fiscalização, pois os documentos pertinentes ao afretamento de embarcação por EBN autorizada já são de conhecimento da ANTAQ por outra via. O registro é mais um item burocrático sobre uma informação que já foi encaminhada. Um exemplo claro de item desnecessário que permanece na proposta de norma, seria aquele do art. 45, II, através do qual a ANTAQ exige que a afretadora comunique em até 15 dias o encerramento de um contrato de afretamento (que independe de autorização). Ora, não faz qualquer sentido essa exigência, senão para os casos em que o contrato se encerra (rescinde) antes de seu termo final, pois quando encerrado por decurso do seu período de vigência, essa informação é totalmente redundante, uma vez que estabelecida no próprio instrumento. A ANTAQ mantém essas informações em sistemas e uma vez expirados os prazos dos contratos de afretamento, as informações são ajustadas automaticamente no sistema, tornando desnecessário e repetido o envio dessa informação, tornando a exigência em meramente cartorial .</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo ajustado. Trata-se de ajuste no dispositivo para reduzir a quantidade de informações fornecidas pelos operadores. A atualização da data de encerramento do contrato é válida quando este ocorre fora do período programado. No mais, esclarece-se que os critérios e procedimentos para o afretamento de embarcações na navegação interior foram amplamente discutidos com a sociedade, nos autos do processo nº 50300.003857/2018-11, com a realização da Consulta e Audiência Pública nº 10/2019, da qual resultou a publicação da Resolução ANTAQ nº 41, de 4 de março de 2021.
	Dispositivo Ajustado	Art. 45. (...). II - o encerramento do contrato de afretamento, com o local e a data da devolução da embarcação e o último desembarque da carga, quando aplicáveis caso o contrato se encerre fora do período programado .
ID 45	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 33. (...) Parágrafo único. A consulta de que trata o caput deste artigo será realizada em ambiente próprio do

	Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis, a contar:
Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Justificativa para Alteração	<p>A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	<p>Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o procedimento recursal está garantido no termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 1999, exigência legal indeclinável pela Agência. Atentamos que a interposição de recurso, diferente do entendido pelo contribuinte, não possui efeito suspensivo (art. 61 da lei supracitada). Logo, o prazo descrito de 45 dias (10 dias para interposição de recurso + 5 dias para reconsideração da decisão + 30 dias para decisão do recurso) não está incluso no prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para a realização da consulta. Não significa que o interessado não possa contradizer o pedido do afretador pretendido, podendo realizar o bloqueio, uma espécie especial de recurso do procedimento aqui elencado. Portanto, a interposição de recurso administrativo não suspende o prosseguimento de afretamento. Caso o recurso seja acolhido, naturalmente o resultado da decisão não poderia devolver o estado anterior da consulta de afretamento, fazendo com o que o contrato pretendido seja afretado para empresa brasileira de navegação. Nesse caso, a empresa poderá incorrer em penalidades ou</p>

		responder pelos prejuízos experimentados pela quebra da expectativa de lucro.
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...). Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, <u>sem efeito suspensivo</u> , nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
ID 46	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 35. O fretador que atenda, total ou parcialmente, ao objeto da consulta, poderá bloquear, dentro do prazo de 12 (doze) horas úteis, o pedido de afretamento em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, informando:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o procedimento recursal está garantido no termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 1999, exigência legal indeclinável pela Agência. Atentamos que a interposição de recurso, diferente do entendido pelo contribuinte, não possui efeito suspensivo (art. 61 da lei supracitada). Logo, o prazo descrito de 45 dias (10 dias para interposição de recurso + 5 dias para

		reconsideração da decisão + 30 dias para decisão do recurso) não está incluso no prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para a realização da consulta. Não significa que o interessado não possa contradizer o pedido do afretador pretendido, podendo realizar o bloqueio, uma espécie especial de recurso do procedimento aqui elencado. Portanto, a interposição de recurso administrativo não suspende o prosseguimento de afretamento. Caso o recurso seja acolhido, naturalmente o resultado da decisão não poderia devolver o estado anterior da consulta de afretamento, fazendo com o que o contrato pretendido seja afretado para empresa brasileira de navegação. Nesse caso, a empresa poderá incorrer em penalidades ou responder pelos prejuízos experimentados pela quebra da expectativa de lucro.
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...). Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, <u>sem efeito suspensivo</u> , nos termos dos arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
ID 47	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 35. (...) § 3º O intervalo entre as manifestações de ambas as partes não poderá exceder 6 (seis) horas úteis e, não havendo manifestação das partes nesse prazo, o bloqueio será considerado:
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal. [Contribuição constante do

		PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o procedimento recursal está garantido no termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 1999, exigência legal indeclinável pela Agência. Atentamos que a interposição de recurso, diferente do entendido pelo contribuinte, não possui efeito suspensivo (art. 61 da lei supracitada). Logo, o prazo descrito de 45 dias (10 dias para interposição de recurso + 5 dias para reconsideração da decisão + 30 dias para decisão do recurso) não está incluso no prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para a realização da consulta. Não significa que o interessado não possa contradizer o pedido do afretador pretendido, podendo realizar o bloqueio, uma espécie especial de recurso do procedimento aqui elencado. Portanto, a interposição de recurso administrativo não suspende o prosseguimento de afretamento. Caso o recurso seja acolhido, naturalmente o resultado da decisão não poderia devolver o estado anterior da consulta de afretamento, fazendo com o que o contrato pretendido seja afretado para empresa brasileira de navegação. Nesse caso, a empresa poderá incorrer em penalidades ou responder pelos prejuízos experimentados pela quebra da expectativa de lucro.
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...). Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, <u>sem efeito suspensivo</u> , nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
ID 48	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 38. A ANTAQ comunicará às partes envolvidas, em até 24 (vinte e quatro) horas úteis após o intervalo de manifestações de que trata o art. 35, § 3º, desta Resolução, em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, sua decisão, devidam
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do

		<p>processo de consulta. Logo, todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o procedimento recursal está garantido no termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 1999, exigência legal indeclinável pela Agência. Atentamos que a interposição de recurso, diferente do entendido pelo contribuinte, não possui efeito suspensivo (art. 61 da lei supracitada). Logo, o prazo descrito de 45 dias (10 dias para interposição de recurso + 5 dias para reconsideração da decisão + 30 dias para decisão do recurso) não está incluso no prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para a realização da consulta. Não significa que o interessado não possa contradizer o pedido do afretador pretendido, podendo realizar o bloqueio, uma espécie especial de recurso do procedimento aqui elencado. Portanto, a interposição de recurso administrativo não suspende o prosseguimento de afretamento. Caso o recurso seja acolhido, naturalmente o resultado da decisão não poderia devolver o estado anterior da consulta de afretamento, fazendo com o que o contrato pretendido seja afretado para empresa brasileira de navegação. Nesse caso, a empresa poderá incorrer em penalidades ou responder pelos prejuízos experimentados pela quebra da expectativa de lucro.</p>
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...). Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, <u>sem efeito suspensivo</u> , nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
ID 49	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 38. (...) Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É

		<p>estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Dispositivo não ajustado. Esclarece-se que o procedimento recursal está garantido no termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 1999, exigência legal indeclinável pela Agência. Atentamos que a interposição de recurso, diferente do entendido pelo contribuinte, não possui efeito suspensivo (art. 61 da lei supracitada). Logo, o prazo descrito de 45 dias (10 dias para interposição de recurso + 5 dias para reconsideração da decisão + 30 dias para decisão do recurso) não está incluso no prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para a realização da consulta. Não significa que o interessado não possa contradizer o pedido do afretador pretendido, podendo realizar o bloqueio, uma espécie especial de recurso do procedimento aqui elencado. Portanto, a interposição de recurso administrativo não suspende o prosseguimento de afretamento. Caso o recurso seja acolhido, naturalmente o resultado da decisão não poderia devolver o estado anterior da consulta de afretamento, fazendo com o que o contrato pretendido seja afretado para empresa brasileira de navegação. Nesse caso, a empresa poderá incorrer em penalidades ou responder pelos prejuízos experimentados pela quebra da expectativa de lucro.</p>
	Dispositivo Ajustado	Art. 38. (...). Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, <u>sem efeito suspensivo</u> , nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.
ID 50	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 49. São infrações de natureza leve:

Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Justificativa para Alteração	<p>Embora haja previsão de outras penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais). A arbitrariedade na definição de tais valores, neste caso, em vez de permitir que a multa exerça seu papel dissuasório, pode levar à judicialização e/ou à imposição de dificuldades financeiras aos prestadores de serviços. Cabe citar a sistemática adotada no modal rodoviário (Resolução ANTT nº 233 de 25/06/2003 e Resolução nº 5.826, de 29 de junho de 2018), que adota coeficiente tarifário (CT) como referência para gradação das multas. O Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 551/RJ, julgada em 24/10/2002, de relatoria do Ministro Ilmar Galvão, entendeu que o princípio do não confisco permeia todo o ordenamento jurídico, em razão de sua fundamentação e axiologia pretendida, não havendo sentido em restringi-lo apenas às exações tributárias, ou seja, o princípio também é aplicável às multas aplicadas no exercício do poder de polícia. Por esse motivo, sugere-se a reformulação da seção referente às infrações e penalidades, atendendo às recomendações supra e estabelecendo sistema de índice para cálculo da multa, utilizando como referência o modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	<p>Esclarece-se que o art. 48, parágrafo único, da Resolução-Minuta prevê que a aplicação de penalidades observará o disposto em norma específica. Ademais, é a Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 2014, quem dispõe sobre a fiscalização e o processo sancionador. Em especial, os art. 55 e 56 tratam dos critérios para aplicação de penalidades considerando circunstâncias agravantes e atenuantes. Sobre o valor das multas, esclarece-se que a presente minuta não apresentou nova proposta de valores de multa. Eles já estão previstos nas normas vigentes.</p>
Dispositivo Ajustado	

ID 51	Redação Original	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma - Procedimentos de Outorga e Afretamento Art. 52. (...) Parágrafo único. Configurada pelo órgão competente uma das infrações de que trata o caput deste artigo, a autorização poderá ser cassada, nos termos do art. 23 desta Resolução, sem prejuízo de outras sanções administrativas.
	Razão Social	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
	Justificativa para Alteração	A proposta prevê a discricionariedade da aplicação da penalidade de cassação nas hipóteses de prática prejudicial à competição, à livre concorrência, ou infração à ordem econômica. Essa regra tem potencial para atribuir tratamento distinto a infratores em situação equivalente, possibilitando que alguns permaneçam operando, enquanto outros tenham a autorização cassada. Portanto, sugere-se a seguinte alteração na redação: Constatada pelo órgão competente a prática de infração de que trata o caput deste artigo, a autorização será cassada, nos termos do art. 23 desta Resolução, sem prejuízo de outras sanções administrativas. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Esclarece-se que a aplicação de penalidade do observará o disposto em norma específica que estabelece as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ.
	Dispositivo Ajustado	

9. Abaixo, apresenta-se quadro com estatísticas das contribuições recebidas na Consulta e Audiência Pública nº 14/2021:

INFORMAÇÃO	TOTAL	100,00%
Total de contribuições recebidas	51	100,00%
Maior número de contribuições enviadas: Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	32	62,75%
Contribuições invalidadas pela área técnica	0	0,00%
Contribuições válidas	51	100,00%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
Contribuições válidas acatadas	24	47,06%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	0	0,00%
Contribuições válidas parcialmente acatadas	14	27,45%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%

↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	0	0,00%
Contribuições válidas não acatadas	13	25,49%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	0	0,00%

CONCLUSÃO

10. Ante o exposto, submete-se o presente Relatório Técnico e as seguintes Resoluções-Minuta alteradas com as contribuições aceitas e parcialmente aceitas:

I - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1406990), que estabelece direitos e deveres no transporte público na navegação interior - versão comentada

II - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1407360), que estabelece direitos e deveres no transporte público na navegação interior - versão final

III - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1407361), que estabelece direitos e deveres no transporte privado na navegação interior - versão comentada

IV - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1407364), que estabelece direitos e deveres no transporte privado na navegação interior - versão final

V - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1407366), que estabelece critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento de embarcações na navegação interior - versão comentada;

VI - Resolução-Minuta GRI (SEI nº 1407415), que estabelece critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento de embarcações na navegação interior - versão final;

VII - Portaria-Minuta GRI (SEI nº 1408993), que estabelece os atributos mínimos de serviço público adequado para a navegação interior de percurso de longa distância - versão comentada;

VIII - Portaria-Minuta GRI (SEI nº 1409011), que estabelece os atributos mínimos de serviço público adequado para a navegação interior de percurso de longa distância - versão final

11. Sendo estas as considerações, submeto à apreciação superior.

ISAAC MONTEIRO DO NASCIMENTO

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

KARINA SETO SHIMOISHI

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

PEDRO HENRIQUE SOARES

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

Documento assinado eletronicamente por **Isaac Monteiro do Nascimento, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 24/08/2021, às 19:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Karina Seto Shimoishi, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 24/08/2021, às 19:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Henrique Soares, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 24/08/2021, às 19:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1409018** e o código CRC **FAF3816E**.