



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
GABINETE DO MINISTRO  
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 2261/2022/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor  
**Deputado LUCIANO BIVAR**  
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

**Assunto: Requerimento de Informação nº 665/2022, de autoria do Deputado Márcio Labre .**

Senhor Deputado,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 968, de 27 de outubro de 2022, que encaminha o **Requerimento de Informação nº 665/2022, de autoria do Deputado Márcio Labre**, que requer informações sobre o processo de elaboração da Portaria 27/SUFIS/2022, conduzido no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, quanto à realização de Avaliação de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório do referido ato.

2. Isto posto, passo aos esclarecimentos.

3. Conforme registrado no expediente encaminhado à esta Pasta, foram formulados pelo parlamentar os seguintes quesitos:

*"1. Considerando que a Portaria 27/SUFIS/2022 não se enquadra nas hipóteses em que não se aplica o AIR (Art. 3º, §2º, do Decreto nº 10.411/2020), tampouco nas hipóteses de dispensa do AIR (Art. 4º do Decreto nº 10.411/2020) pelo seu alto impacto gerado no setor (aumento de 126% nas apreensões) e porque o ato normativo superior permitia técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias, qual foi a justificativa dada para que não houvesse a AIR, com a respectiva etapa de participação social, no processo de elaboração da referida portaria?"*

*2. Solicita-se que seja encaminhado a nota técnica, ou documento equivalente, que justificou a não realização de AIR na elaboração da Portaria 27/SUFIS/2022;"*

*3. O Decreto 2.521/98, a Resolução 4.777/2015 e a Portaria 27/SUFIS/2022 da ANTT constam das Agendas de Análise de Resultado Regulatório - ARR deste ano, providência da qual os órgãos do Ministério da Infraestrutura e da ANTT estão obrigados a concluir até 31 de dezembro de 2022, nos termos do art.23 de do Decreto nº 10.411/2020?"*

4. Preliminarmente, quanto à competência para prestação de esclarecimentos, é importante salientar que os quesitos, haja vista versarem sobre ato administrativo de competência exclusiva da Agência Nacional de Transportes Terrestres, carecem de manifestação por parte daquela Agência Reguladora. Neste sentido, destaco que anexo à presente comunicação seguem as manifestações com os esclarecimentos adicionais e relativos às atribuições da ANTT.

5. Todavia, no que se refere às políticas públicas afetas ao Ministério da Infraestrutura, e considerando unicamente as competências que são atribuídas à esta Pasta, saliento a intenção de desenvolver mecanismo de avaliação "Ex-Post" da Política Pública estabelecida para o Transporte

Rodoviário Interestadual de Passageiros, cujo escopo, além do transporte regular e semi-urbano interestadual, poderia também contemplar o transporte por fretamento. Para tanto, informo que tal atividade foi incluída no Plano Anual de Contratações da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT) e na Proposta de Lei Orçamentária, para o exercício de 2023.

6. Por fim, reafirmo que esta Pasta, no âmbito de suas competências, permanece à disposição.

**Anexos**

I - OFÍCIO SEI Nº 33243/2022/AESPI/DIR-ANTT (SUPER 6425378);  
II - Anexo ao Ofício ANTT (SUPER 6425392).

Atenciosamente,

**BRUNO EUSTÁQUI FERREIRA CASTRO**  
Ministro de Estado da Infraestrutura Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Eustáquio Ferreira Castro de Carvalho**, **Ministro de Estado da Infraestrutura - Substituto**, em 02/12/2022, às 11:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://super.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **6571667** e o código CRC **9A1CCAB0**.



Referência: Processo nº 50000.038311/2022-33



SEI nº 6571667

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA  
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES PARLAMENTARES E INSTITUCIONAIS

OFÍCIO SEI Nº 33243/2022/AESPI/DIR-ANTT

Ao Senhor

**Felipe Fernandes Queiroz**

Secretário Nacional de Transportes Terrestres  
Ministério da Infraestrutura  
70.044-902 - Brasília/DF

C/C

Ao Senhor

**André Luís Boratto Braga**

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares  
Ministério da Infraestrutura  
70.044-902 - Brasília/DF

**Assunto: Resposta ao Ofício 2.077/2022/ASPAR/GM, que versa sobre o Requerimento de Informação 665/2022.**

*Referência:* Processo nº 50500.220018/2022-87.

Senhor Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício nº 2.077/2022/ASPAR/GM (13900181), de 17/10/2022, que solicita manifestação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT sobre o Requerimento de Informação nº 665/2022, de autoria da Deputada Federal Márcio Labre (PL/RJ), que **“requer ao Ministro da Infraestrutura informações sobre o processo de elaboração da Portaria 27/SUFIS/2022, conduzido no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, quanto à realização de Avaliação de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório do referido ato.”**
2. Em resposta, envio o Despacho SUFIS (14061748), de 25/10/2022, da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros, que apresenta as informações solicitadas.
3. A ANTT permanece à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários por meio do e-mail [aspar@antt.gov.br](mailto:aspar@antt.gov.br) ou pelo telefone da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

**MAURÍCIO DRUMMOND UZEDA**

Chefe da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais



Documento assinado eletronicamente por **MAURICIO DRUMMOND UZEDA, Chefe da Assessoria Especial**, em 27/10/2022, às 12:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14096342** e o código CRC **7EE95D96**.

Referência: Processo nº 50500.220018/2022-87

SEI nº 14096342

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 - Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA  
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E  
PASSAGEIROS

**SUFIS**

**DESPACHO**

**Processo nº:** 50500.220018/2022-87

**Destinatário:** Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais - AESPI

**Assunto:** Requerimento de Informação nº 665/2022, de autoria do Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ). Portaria 27 da SUFIS de 2022.

**Data:** 25/10/2022

Senhor Chefe da Assessoria Especial,

Trata-se de resposta ao DESPACHO AESPI (SEI nº 13910045) que encaminha Requerimento de Informação nº 665/2022 (SEI nº 13900197), de autoria do Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ), que **“Requer ao Ministro da Infraestrutura informações sobre o processo de elaboração da Portaria 27/SUFIS/2022, conduzido no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, quanto à realização de Avaliação de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório do referido ato.”**.

No referido Requerimento o Parlamentar perquire:

1. Considerando que a Portaria 27/SUFIS/2022 não se enquadra nas hipóteses em que não se aplica o AIR (Art. 3º, §2º, do Decreto nº 10.411/2020), tampouco nas hipóteses de dispensa do AIR (Art. 4º do Decreto nº 10.411/2020) pelo seu alto impacto gerado no setor (aumento de 126% nas apreensões) e porque o ato normativo superior permitia técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias, qual foi a justificativa dada para que não houvesse a AIR, com a respectiva etapa de participação social, no processo de elaboração da referida portaria?
2. Solicita-se que seja encaminhado a nota técnica, ou documento equivalente, que justificou a não realização de AIR na elaboração da Portaria 27/SUFIS/2022;
3. O Decreto 2.521/98, a Resolução 4.777/2015 e a Portaria 27/SUFIS/2022 da ANTT constam das Agendas de Análise de Resultado Regulatório - ARR deste ano, providência da qual os órgãos do Ministério da Infraestrutura e da ANTT estão obrigados a concluir até 31 de dezembro de 2022, nos termos do art. 23 do Decreto 10.411/2020?

Em resposta ao **questo 1**, cumpre inicialmente ressaltar que o artigo 6º, caput, da Lei 13.848 de 2019 aplica-se à **atos normativos**:

Art. 6º A adoção e as propostas de alteração de **atos normativos** de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do **ato normativo**.

No mesmo sentido o artigo 5º, caput, da Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874 de 2019):

Art. 5º As propostas de edição e de alteração de **atos normativos** de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.

Em decorrência, o Decreto 10.411 de 2020, diploma regulamentador, segue nos mesmos termos:

Art. 1º, § 1º O disposto neste Decreto se aplica aos órgãos e às entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, quando da proposição de **atos normativos** de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, no âmbito de suas competências.

Como Atos Normativos no âmbito da ANTT, segundo seu Regimento Interno (Resolução 5.976 de 2022) são instituídas as Resoluções e as Instruções Normativas:

Art. 105. As manifestações da ANTT ocorrerão mediante os seguintes instrumentos:

I - **Resolução: ato normativo** editado pela Diretoria Colegiada, de caráter geral e abstrato, sobre matérias de competência da ANTT;

II - **Instrução normativa: ato normativo** editado pela Diretoria Colegiada que, sem inovar, oriente a execução na ANTT de norma hierarquicamente superior, de modo a detalhar padrões operacionais, procedimentos e rotinas técnicas e administrativas necessárias à sua adequada aplicação;

Quanto às Portarias, são descritas como ato de natureza administrativa:

Art. 105, VI - Portaria - ato emanado:

a) do Diretor-Geral, no exercício da coordenação das competências administrativas da ANTT; e

b) dos titulares das unidades organizacionais constantes do art. 7º, para a execução de **atividades administrativas** das respectivas unidades.

Cumprе ressaltar que não é vedado pelo Regimento Interno que as Portarias gerem efeitos externos, alcançando os agentes regulados:

Art. 105, § 2º Somente produzirão efeitos:

I - as Resoluções, após publicação no Diário Oficial da União;

II - os atos de aplicação particular, após a correspondente notificação do interessado; e

III - as Portarias, após a publicação na rede interna da ANTT ou, **se delas decorrerem efeitos aos agentes regulados**, no sítio eletrônico da ANTT, ressalvada exigência legal diversa.

Conclui-se portanto, que as Portarias da ANTT, por não serem atos normativos, não incidem na exigência de AIR e ARR do Decreto 10.411 de 2020, da Lei 13.874 de 2019 (Lei de Liberdade Econômica) e da Lei 13.848 de 2019 (Lei das Agências Reguladoras), ainda que delas decorram efeitos aos agentes regulados.

Importante destacar que o transporte autorizado interestadual de passageiros pode ser feito de duas maneiras: O transporte interestadual e internacional de passageiros REGULAR, regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.770/15, e o Transporte sob o Regime de Fretamento, ou Transporte Não Regular, regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.777/15, tratando-se de atos de outorga distintos.

As exigências legais, fiscais e operacionais dos dois modelos são consideravelmente divergentes. No modelo REGULAR o transportador possui uma série de requisitos técnico-operacionais para garantir a segurança e a garantia do transporte, serviço público tutelado pelo Estado pelo mandamento Constitucional.

As empresas de transporte regular, regulamentadas pela Resolução ANTT 4.770/2015 não atendem os requisitos da Resolução ANTT 4.770/2015, principalmente pelo fato de o serviço regular exigir a emissão de Bilhete de Passagem Eletrônico. Inclusive a última alteração da Lei 10.233/2001, feita em 05 de janeiro de 2022, pela Lei Nº 14.298, de 2022, proibiu a emissão de bilhetes na prestação não regular (fretamento eventual, turístico ou contínuo). O BPE é o contrato de transporte de pessoas. É o

instrumento jurídico que garante os direitos dos passageiros e, principalmente o recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, Regulamentado pela Lei Kandir (Lei complementar 87/1996).

Não há como prestar serviço regular (circuito aberto) sem emissão de BPE. As empresas prestadoras de serviço de fretamento não atendem os requisitos necessários ao serviço regular, pois seus requisitos são mais simples e previstos na Resolução ANTT 4.777/2015 e não na Resolução ANTT 4.770/2015.

São alguns requisitos do serviço regular que não encontram similaridade com o serviço não regular:

SERVIÇOS NÃO REGULARES (FRETAMENTO)	SERVIÇOS REGULARES (LINHA)
Resolução ANTT 4.777/2015	Resolução ANTT 4.770/2015
Nota Fiscal Eletrônica	Bilhete de Passagem Eletrônico
Não há atendimento às gratuidades legais	Concede gratuidades aos jovens, idosos e pessoas com deficiência
Viagens eventuais	Viagens com quadro de horários
Roteiro livre de acordo com o contrato	Esquema operacional obrigatório
Sem categoria de serviço	Categoria de serviços
Frequência mínima: Deve haver a viagem em uma frequência mínima estipulada independente de uma quantidade mínima de passageiros;	Não há garantias regulatórias da ocorrência da viagem nos horários e datas estabelecidas;
Incidência de impostos municipais (ISS – Imposto Sobre o Serviço) em alíquotas muito inferiores às pagas pelos serviços Regulares.	incidência de Impostos Estaduais (ICMS – Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços)
	Exigências de guichês físicos para venda de passagens;
	Possibilidade de remarcação de um bilhete não viajado por até um ano
	Frota mínima para atender com segurança determinado itinerário;

Como se vê, o transporte NÃO REGULAR possui uma característica mais próxima de um contrato particular e possui requisitos de operação muitíssimos mais simplificados em comparação com o regular.

As empresas de fretamento, ainda, não se submetem às demais resoluções do estoque regulatório dos serviços regulares, principalmente:

- RESOLUÇÃO 0018/2002 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 0839/2005 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 1383/2006 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 1432/2006 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 1692/2006 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 1971/2007 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 3076/2009 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 3535/2010 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 3871/2012 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 4130/2013 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 4282/2014 DG/ANTT/MT;

- RESOLUÇÃO 4308/2014 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 4499/2014 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 4770/2015 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 4998/2016 DG/ANTT/MT;
- RESOLUÇÃO 5063/2016 DG/ANTT/MT; e
- RESOLUÇÃO 5285/2017 DG/ANTT/MTPA;

O que muitas empresas de fretamento têm tentado fazer é operar serviços com características de linha regular sem recolher ICMS, sem emitir BPE e contrariando as políticas públicas do mercado de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, regulamentado pela ANTT.

Qualquer interpretação que fosse dada às referidas Resoluções não poderia contrariar normativos vigentes que regulam o mercado de transporte interestadual e internacional de passageiros, e tampouco permitiria uma empresa outorgada para operar serviços sob regime de fretamento, operar serviço regular. Isso porque os serviços sob regime de fretamento fundamentam-se na Resolução ANTT nº 4.777/2015, enquanto os serviços regulares fundamentam-se na Resolução ANTT nº 4.770/2015. Ademais, os requisitos para cada outorga são diversos, sendo estes últimos muito mais rígidos do que os requisitos essenciais para empresas de fretamento, já que as empresas de fretamento eventual não atendem os requisitos previstos para a outorga necessária à operação dos serviços de linha, **mas principalmente não possuem habilitação tributária para emitirem bilhetes de passagem eletrônicos (BPE).**

O que as empresas que operam o serviço não regular desejam fazer e, supostamente a Portaria 27 proíbe, está na verdade vedado pelo Art. 61 da Resolução ANTT 4.777/2015:

Art. 61. Na prestação do serviço de transporte rodoviário de passageiros de que trata a presente Resolução, a autorizatória não poderá:

I - praticar a venda e emissão de bilhete de passagem;

II - transportar pessoas não relacionadas na lista de passageiros;

III - **transportar passageiros em apenas parte do itinerário registrado**, salvo nos casos previstos Art. 37;

IV - transportar pessoas em pé, salvo no caso de prestação de socorro, em decorrência de acidente ou avaria no veículo;

V - utilizar-se de terminais rodoviários destinados exclusivamente à prestação de serviço de transporte rodoviário regular de passageiros;

**VI - executar serviço de transporte rodoviário de passageiros que não seja objeto da autorização;**

VII - utilizar motorista sem o devido vínculo empregatício com a autorizatória;

VIII - executar o serviço de transporte de encomendas; e

IX - transportar produtos que configurem tráfico de drogas e de entorpecentes, contrabando ou descaminho.

O conceito de clandestino não está na Portaria 27, mas determinado no Art. 1º, parágrafo único, da Resolução ANTT 4.287/2014.

Parágrafo único. Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente.

Pelo princípio da legalidade tal conceito não poderia estar previsto em súmula, mas somente em resolução já que cria obrigações e consequências jurídicas.

O ato de outorga é publicado por tipo de serviço. Se a empresa possui TAF para serviços não regulares apenas não possui TAR e LOP. A empresa que possui TAR e LOP para determinada ligação A para B, não possui outorga, autorização ou permissão para C para D. Se a empresa de fretamento possui TAF e licença de viagem para fretamento eventual, não possui outorga para fretamento contínuo ou turístico.

A expressão “sem autorização ou permissão” refere-se ao par formado entre o que fora outorgado pela ANTT à empresa e ao serviço materialmente prestado pela empresa. Outra interpretação

estaria dizendo que a empresa que atendeu a Resolução ANTT 4.777/2015 poderia operar os serviços outorgados pelas disposições da Resolução ANTT 4.770/2015, o que é interpretação inviável e a técnica.

Considerando o Decreto 10.139/2019, art. 2º, inciso I, o instrumento válido para emanar padronização de procedimento pela SUFIS é a portaria. A Portaria 27 em nenhum momento inovou em relação às Resoluções ANTT 233/2003, 4.287/2014, 4.770/2015 e 4.777/2015. E mesmo que seja sustada a proibição de operação de circuito aberto por empresas de fretamento eventual permanecerá obrigatória e como hipótese de clandestinidade, conforme Resolução ANTT 233/2003, 4.777/2015 e 4.287/2014.

São situações de descumprimento da licença de viagem e termo de autorização que exigem a aplicação do conceito de serviço clandestino no caso de empresas operando serviço de fretamento eventual:

- Operação de viagem em circuito aberto;
- Embarque de pessoas fora da lista em pontos intermediários do roteiro;
- Realização de viagem sem emissão da respectiva nota fiscal válida;
- Mais de 20% de não correspondência da lista de passageiros;
- Veículo não habilitado e de propriedade de terceiros; e
- Retorno da viagem vazio ou com passageiros diferentes do previsto na lista de passageiros.

A fiscalização técnica da Agência trabalha com as normas em vigor e o princípio da legalidade. O circuito fechado está em vigor e é premissa do modelo do mercado de serviços de fretamento. Se mudar e for permitido o estoque regulatório será atualizado, até lá é proibido e caracteriza uma das hipóteses ou fatos geradores de aplicação da penalidade de multa prevista no Art. 1º, inciso IV, alínea “a” da Resolução ANTT 233/2003, código 401.

IV - multa de 40.000 vezes o coeficiente tarifário:

- a) executar serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros sem prévia autorização ou permissão;

O código 401 atrai a aplicação do procedimento da Resolução ANTT 4.287/2014, já que a empresa é flagrada operando serviço para o qual não possui outorga. **O fato de a empresa deter outra outorga não afasta o fato de não estar autorizada a prestar serviço diverso.**

A regra do circuito fechado existe desde o Decreto 952/1993 ou até antes e sempre submeteu as empresas de fretamento a multa e retenção à época, não há nenhuma novidade. O revogado Art. 83 do Decreto 2.521/1998 já trazia tal hipótese.

As empresas que operam serviço de fretamento eventual podem operar o seguinte serviço, conforme Art. 3º, inciso VII, da Resolução ANTT 4.777/2015:

VII - Fretamento eventual: o serviço prestado por autorizatória, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico;

Tais situações independem da Portaria 27, pois são originadas na Resolução ANTT 4.777/2015 e não podem os transportadores crer que com a revogação de uma Portaria poderiam descumprir o que está previsto em resolução em vigor.

Em resposta ao **quesito 2** informamos que, conforme exposto anteriormente, as Portarias não são sujeitas à obrigatoriedade de AIR e ARR por não serem atos normativos.

Acerca do **quesito 3** não cabe à ANTT realizar AIR e ARR de Decretos do Poder Executivo. Quanto às demais normas, não estão previstas na agenda regulatória deste ano, mas o Requerimento em análise servirá de subsídio para a produção das próximas Agendas Regulatórias.

Neste sentido e se houver necessidade de maiores esclarecimentos sobre AIR e ARR sugerimos encaminhamento à Gerência de Governança, Gestão e Planejamento - GEGOP da Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal - SUESP.

Sendo estas as informações solicitadas, continuamos à disposição.

Respeitosamente,

*(assinado eletronicamente)*

**FELIPE RICARDO DA COSTA FREITAS**

Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE RICARDO DA COSTA FREITAS, Superintendente**, em 25/10/2022, às 22:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14061748** e o código CRC **6F1FDC44**.