

ANTAQ**CONTRIBUIÇÃO: Audiência Pública 09/2023****OBJETO: Fornecer contribuições, subsídios e alterações sobre conteúdo mínimo exigido para elaboração da Avaliação de Resultado Regulatório mediante alteração da Resolução nº 55/2021**Texto Original:

“Art. 21-B. Na ARR serão observadas as diretrizes constantes na lei ou em sua regulamentação, bem como uma das seguintes abordagens metodológicas:

I - avaliação de processo: avaliação de como a ação foi implementada, com foco nos meios e processos empregados e como eles contribuíram para o sucesso ou fracasso na obtenção dos objetivos esperados;

II - avaliação de impacto: avaliação se a ação implementada de fato agiu sobre o problema regulatório identificado, quais impactos positivos ou negativos ela gerou, como eles se distribuíram entre os diferentes grupos e se houve impactos inesperados;

III - avaliação econômica: avaliação, quando cabível, se os benefícios gerados pela ação implementada superaram seus custos; e

IV - Identificação de outros fatores que possam ter contribuído para os resultados observados, tentando isolar na análise, tanto quanto possível, os efeitos que foram diretamente decorrentes da ação implementada.”

Texto sugerido (inserção de um parágrafo único):

Parágrafo único: a avaliação de impacto que estabelece o inciso II deve compreender todos os grupos e suas subdivisões, discriminados conforme parâmetros objetivamente estabelecidos.

Justificativa:

A razão pela qual se propõe a inserção de um parágrafo único, seguindo a redação ora sugerida, se dá diante da necessidade de se levantar dados discriminados que levem em

consideração as subdivisões que devem ser destacadas dentro de um mesmo grupo, como o é no caso do agente principal do setor, os usuários de carga, de modo a propiciar uma melhor e mais apurada análise dos impactos gerados pela intervenção regulatória.

É de bom tom que a ARR contemple uma avaliação de dados que meçam o distinto grau de impacto da regulação às empresas de médio e pequeno porte, considerando que há, naturalmente, uma variação, afinal, não se pode desconsiderar a proporcionalidade do impacto regulatório relativo ao porte econômico de cada empresa.

Hipoteticamente, uma proposta de regulação que estabeleça obrigações aos usuários de carga, repercutindo em custos adicionais, situação essa, vale dizer, possível à luz da própria redação que se extrai da minuta (art. 21B, inciso III da proposta), pode criar um cenário mais difícil de ser suportado pelas empresas de carga de médio pequeno porte, o que fundamentaria posteriores ajustes, como a contemplação de isenções ou outras medidas compensatórias.

Texto original: (Art. 21-B Inciso II)

II - avaliação de impacto: avaliação se a ação implementada de fato agiu sobre o problema regulatório identificado, quais impactos positivos ou negativos ela gerou, como eles se distribuíram entre os diferentes grupos e se houve impactos inesperados;

Texto sugerido: (Art. 21-B Inciso II)

II - avaliação de impacto: avaliação se a ação implementada de fato agiu sobre o problema regulatório identificado, quais impactos positivos ou negativos ela gerou, **inclusive no incremento à competitividade do país**, como eles se distribuíram entre os diferentes grupos e se houve impactos inesperados;

Justificativa:

Constitui-se como um dos principais objetivos da ANTAQ o de promover ações que estimulam a competitividade, sobretudo no cenário internacional, aprimorando a atratividade dos portos brasileiros e aumentando o volume anual de cargas importadas e exportadas a partir de uma intervenção que aprimore a eficiência e celeridade dos serviços bem como a redução ou atenuação dos custos.

O Guia de Análise de Impacto Regulatório destaca como uma das etapas consideradas para a intervenção regulatória a identificação de diferentes alternativas de regulação que não a tradicional (normativa), exigindo-se que se faça um levantamento das opções regulatórias dentre as quais deve-se incluir “o mapeamento das experiências

internacionais relacionadas ao tema”, tendo por parâmetro o *benchmarking* internacional.

Assim, depreende-se desse conceito que, se na fase inicial do ciclo regulatório, mais precisamente no tocante a elaboração do AIR, é fundamental considerar o eficaz modelo regulatório internacional e a alternativa que foi adotada para a solução do problema regulatório, também assim o é na confecção da ARR, sendo de vital importância avaliar se os resultados alcançados pela regulação estão dentro dos padrões internacionais, mediante comparativo de dados que refletem se há ou não melhora da competitividade do país frente aos principais mercados, a qual é, conforme já mencionado, um dos objetivos da ANTAQ.

Texto original:

Art. 21-C. A área responsável pela elaboração da ARR poderá realizar procedimentos de consulta prévia ao público externo e interno, na forma de pesquisas, questionários, notícias regulatórias, oitivas, reuniões, visitas técnicas, dentre outros.

Texto sugerido:

Art. 21-C. A área responsável pela elaboração da ARR poderá realizar procedimentos de consulta prévia ao público externo e interno, garantindo a participação dos usuários, ainda que a norma regulatória tenha por destinatário direto os demais atores do setor, na forma de pesquisas, questionários, notícias regulatórias, oitivas, reuniões, visitas técnicas, dentre outros.

Justificativa:

As Agências Reguladoras desempenham importante papel no sentido de demandar que as concessionárias ou arrendatárias prestem serviços que cumpram com os elementos caracterizadores do serviço público e à ele inerentes, como a continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, conforme assim determina a Lei das Concessões e Permissões da prestação do Serviço Público (Lei 8.987/95).

Nessa senda, pode-se afirmar que todos esses elementos inerentes ao serviço público, aqui destacando a eficiência, segurança, atualidade e modicidade das tarifas e taxas, são essenciais a prestação adequada dos serviços públicos que têm por destinatário o usuário, no âmbito dos serviços portuários, os donos da carga (importadores e exportadores), que são protagonistas do setor de transporte de carga e aqueles custeiam todos os serviços.

Assim sendo, o enfoque das consultas públicas previstas no art. 21.C da minuta, destinadas para que a Agência tome conhecimento sobre as repercussões da intervenção regulatória deve ser centrada, em especial, e sem prejuízo aos demais atores, na participação dos usuários, sobretudo por ser o destinatário dos serviços prestados no setor.

Ainda que a proposta da intervenção regulatória do tipo normativa tenha como destinatário o prestador de serviço, à exemplo da Resolução nº 31/2019, que estabelece a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do sistema de acompanhamento de preços, é praticamente inevitável uma repercussão jurídica e/ou econômica, positiva ou negativa, ao tomador dos serviços.

É legítima a preocupação dos usuários nesse sentido tendo em vista que já há um precedente: a AIR da Resolução nº 31, acima mencionada, não menciona prévia consulta a qualquer entidade representativa dos usuários.

Cabe aqui ressaltar que a garantia da participação dos usuários, em cumprimento ao quanto determina o art. 21C, deve se estender a todas as fases do ciclo regulatório, portanto não só para elaboração da AIR e ARR, devendo garantir o equilíbrio e a paridade dentro do setor.

A Agência deve dar prioridade em ouvir as entidades e associações representativas dos usuários como ponto fundamental na tomada de decisões que possam beneficiar o setor, seja para mensurar o potencial impacto da intervenção regulatória (AIR) bem como para avaliar a consecução dos objetivos a que se destina a intervenção (ARR).