

# **A FROTA DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE CARGAS: ANÁLISE DE CONCEITOS E DA LEGISLAÇÃO**

**Thais Maria de Andrade Villela<sup>i</sup>**  
**Pedro Coimbra Machado Valente Cibulski<sup>ii</sup>**  
**Giovanna Megumi Ishida Tedesco<sup>iii</sup>**  
**Sérgio Ronaldo Granemann<sup>iv</sup>**

Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU  
Universidade de Brasília – UnB

## **RESUMO**

A partir da publicação da Lei nº 11.442/07 e da Resolução ANTT nº 3.056/09, o Brasil retomou o processo de regulação formal do transporte rodoviário de cargas. Entretanto, alguns termos e requisitos não se encontram claramente definidos nessa legislação, como, por exemplo, o termo ‘veículo’. Segundo a Lei nº 7.290/84, o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) caracteriza-se por ser proprietário de um só veículo, porém a Resolução ANTT nº 3.056/09 permite o registro de mais de um veículo para cada TAC no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Este trabalho apresenta uma discussão a respeito do significado deste termo e analisa a adequação dos transportadores autônomos em relação à Lei nº 7.290/84, à Lei nº 11.442/07 e à Resolução ANTT nº 3.056/08. Nessa discussão são apresentadas duas abordagens: a primeira considera todos os veículos cadastrados, e a segunda, apenas os veículos tratores cadastrados.

## **ABSTRACT**

*Since the enactment of Law 11.442/07 and ANTT's Resolution nº. 3.056/09, Brazil has resumed the discussion on formally regulating land freight transport. However, that legislation does not state restrictions clearly and does not give a precise definition of certain terms, such as ‘vehicle’. According to Law 7.290/84, a self-employed driver (TAC) is someone who owns only one vehicle. On the other hand, ANTT's Resolution 3.056/09 allows each self-employed driver to register more than one vehicle in the National Licensing System of Road Freight Operators (RNTRC). This paper presents a discussion on the meaning of these terms and analyzes how self-employed drivers will conform to the regulations stated in Law 7.290/84, Law 11.442/07 and Resolution 3056/08. Two different approaches are adopted in this discussion. The first one takes into account the universe of all registered vehicles, while the second considers only the tractor vehicles registered*

## **1 INTRODUÇÃO**

O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é responsável por mais de 60% do total de cargas transportadas no Brasil, conforme dados da CNT (CNT, 2008). Dados da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) indicam que o TRC responde por 3,4% do PIB nacional e gera 3,5 milhões de empregos (Cruz, 2008). Já estatísticas da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam) indicam que os transportadores autônomos em atividade no país chegam a um milhão.

Mesmo considerando somente o transporte de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, o TRC apresenta números representativos. Conforme dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), até março de 2008, mais de 840 mil veículos encontravam-se registrados para esta atividade. É de se prever que pequenas mudanças na regulação podem resultar em grandes alterações na estrutura do TRC.

O transportador rodoviário autônomo é caracterizado como proprietário ou co-proprietário de um só veículo, conforme a Lei nº 7.290/84. Já a Resolução ANTT nº 3.056/09, fundamentada na Lei nº 11.442/07, definiu os requisitos mínimos necessários que o transportador deve atender para a prestação de serviços de transporte de carga, inclusive os autônomos. No entanto, ambas não definiram claramente o significado e a abrangência do termo ‘veículo’.

A Lei nº 7.290/84 estabelece que o transportador autônomo deva possuir apenas um veículo. Por outro lado, a Resolução ANTT nº 3.056/09 torna obrigatório o cadastro de todas as unidades veiculares que possuem placas. Assim, considerando que cada placa registrada equivale a um veículo, pode-se inferir que mais de 15% dos transportadores rodoviários autônomos registrados no RNTRC estariam em situação irregular perante a Lei nº 7.290/84.

Este trabalho apresenta uma discussão acerca da quantidade de transportadores que poderiam ser enquadrados como transportadores em situação irregular pela Lei nº 7.290/84, e analisa os efeitos que isso poderia trazer para o setor de transporte rodoviário de cargas. Além disso, também são abordadas, neste trabalho, algumas considerações sobre as diferentes definições e interpretações dadas ao termo “veículo”.

## **2 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL**

A economia brasileira ainda é bastante dependente do modo rodoviário, fato que pode ser observado pela atual Matriz de Transporte brasileira, em que esse modo representa mais de 60% do total de cargas transportadas (movimentando cerca de 485,6 bilhões de toneladas-quilômetro útil - TKU).

Em 2004, a ANTT passou a exigir dos transportadores rodoviários de carga a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). O RNTRC é um registro gratuito e obrigatório para os transportadores autônomos, para as empresas transportadoras e para as cooperativas de transporte que prestam o serviço de transporte rodoviário de cargas mediante remuneração. A inscrição no RNTRC é vedada, por exemplo, para os transportadores estrangeiros (que realizam o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC) e também para aqueles que se enquadram na categoria de Transportadores de Carga Própria (TCP).

Com a publicação da Lei nº 11.442/08 e da Resolução ANTT nº 3.056/09, o RNTRC deixou de ser apenas um cadastro e passou a ter a função de habilitação para o transportador rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração. Essa habilitação tem o objetivo de regularizar o exercício da atividade do transportador rodoviário de cargas e disponibilizar informações aos usuários sobre a oferta do serviço. Além disso, o registro permitirá o acompanhamento do setor, fornecendo dados acerca da quantidade e da distribuição de transportadores e veículos no Brasil, bem como informações a respeito da capacitação técnica de transportadores e de responsáveis técnicos das empresas.

Com foco no Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e na sua frota, as análises realizadas neste trabalho consideraram os dados cadastrados no RNTRC até o dia 22 de março de 2008. É importante ressaltar que, antes da realização das consultas ao banco de dados, foi realizada a análise da qualidade desses dados e foram descartados os registros dos transportadores considerados nulos, cancelados ou inativos, por erros ou inconsistências nos dados registrados.

## **3 A LEGISLAÇÃO REFERENTE À FROTA DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE CARGAS**

A Lei nº 7.290/84, em seu artigo 1º, define o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) como a “pessoa física, proprietária ou co-proprietária de um só veículo, sem vínculo

empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço”. Essa lei utiliza o termo ‘veículo’ apenas, e não ‘veículo de carga’.

A Resolução ANTT nº 3.056/09, em seu artigo 4º, inciso I alínea ‘e’, determina que, para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o transportador deve “ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, no mínimo, um veículo ou uma combinação de veículos de tração e de cargas com Capacidade de Carga Útil (CCU), igual ou superior a quinhentos quilos, registrados em seu nome no órgão de trânsito como de categoria ‘aluguel’, na forma regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)”.

Note-se que não há definição para o termo ‘veículo’ no texto da Lei ou da Resolução. Mesmo a referência ao CONTRAN, na resolução da ANTT, parece ser insuficiente, tendo em vista que o CONTRAN também não apresenta nenhuma definição específica para este termo.

O termo ‘veículo’ é originário do latim *vehiculum* e se refere a todo e qualquer meio de transporte existente, seja motorizado ou não, por quaisquer vias, sem distinção entre vias terrestres, marítimas ou aéreas. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), um veículo de carga é aquele destinado ao transporte de carga (Brasil, 1997) e o veículo rodoviário de carga é aquele utilizado para trânsito nas vias de rolamento, destinado ao transporte geral de cargas (ABNT, 2006).

O CTB não define o termo ‘veículo’ na sua forma individual, mas apresenta diversos termos, como: ‘veículo articulado’, ‘veículo automotor’, ‘veículo de carga’, ‘veículo de grande porte’ etc. Outros termos definidos no Anexo I do CTB também estão relacionados com o termo ‘veículo’, como é o caso das definições para ‘reboques’ e ‘semirreboques’ (Brasil, 1997).

O CTB define o ‘veículo automotor’ como todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios e que sirva, normalmente, para o transporte viário de pessoas e cargas ou para tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas (Brasil, 1997). Esta definição engloba os veículos unitários, tais como o caminhão-simples, e os veículos conjugados ou combinação de veículos, como, por exemplo, a combinação de um veículo trator e um veículo rebocável.

A NBR 9762 (ABNT, 2006) e o CTB apresentam uma definição para os chamados veículos conjugados. Para ambos, este termo refere-se a uma combinação de veículos de carga (CVC), a qual não estava prevista na Lei nº 7.290/84. Considerando-se os pressupostos dessa Lei, o TAC somente poderia exercer suas atividades com o uso de caminhões-simples, o único tipo de veículo que poderia realizar o transporte de cargas sem a necessidade de outro veículo complementar.

A ABNT define os reboques e semirreboques como implementos rodoviários. Para a ABNT, o implemento rodoviário é o veículo rebocado, acoplável a um caminhão-trator, ou um equipamento veicular que seja um complemento de veículo automotor incompleto.

Um veículo rebocado completo contém um implemento rodoviário do tipo reboque ou semi-reboque, com carroceria, que se move tracionado por um caminhão-trator. Estes dois

elementos são interligados por um dispositivo de engate. Um rebocado incompleto apresenta apenas a base (eixos, rodas e suporte), sem carroceria.

As composições veiculares podem apresentar um *dolly*, que é um rebocado semicompleto intermediário, posicionado entre dois implementos rodoviários, funcionando como distribuidor de peso.

Dessa forma, considerando-se sua atividade profissional que é o transporte de cargas, de nada adiantaria para o TAC possuir um caminhão-trator sem uma unidade veicular rebocável ou um reboque sem um veículo trator. O conjunto ‘trator + reboque’ ou simplesmente uma CVC, pode ser considerado um veículo capaz de realizar o transporte de cargas.

Portanto, o transporte rodoviário de cargas realizado por transportadores autônomos poderia ser efetuado tanto por um veículo unitário quanto por uma combinação de veículos, sendo ambos classificados como uma só unidade de veículo de carga. Sendo assim, a contabilização de veículos a partir das unidades tratoras apresenta-se como uma opção de análise consistente, pois indica quais transportadores possuem apenas um veículo para transporte de cargas.

#### **4 OS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS E A FROTA CADASTRADA NO RNTRC**

No RNTRC, os transportadores devem cadastrar os veículos utilizados para o transporte de cargas, sejam eles próprios ou arrendados. Para o registro, são considerados como veículos tanto os elementos que possuem tração quanto os elementos que são rebocáveis (reboques, semirreboques, *dolly* etc.), seguindo as definições apresentadas pelo CTB (Brasil, 1997) e pela NBR 9762 (ABNT, 2006).

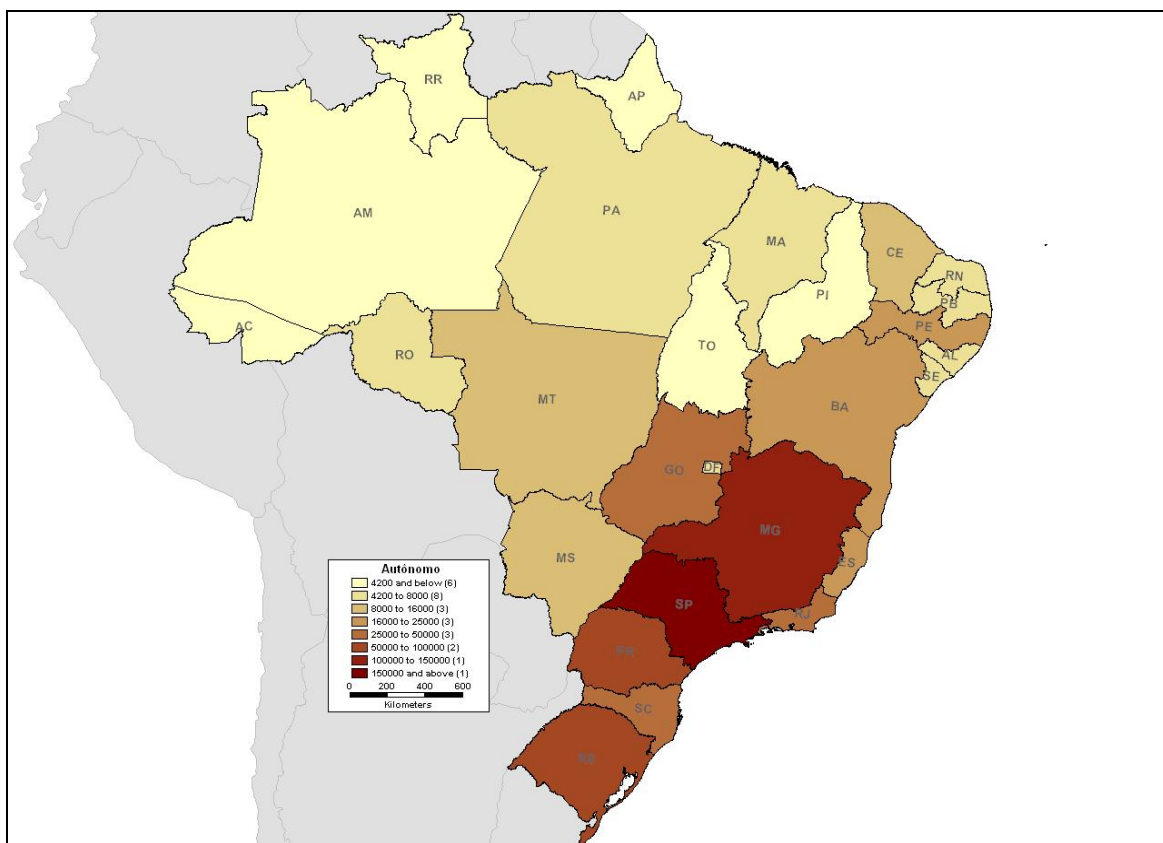
Nesse sentido, o RNTRC considera os veículos de forma desagregada, cadastrando-os de acordo com a sua placa. Cada veículo que possua uma placa deve ser registrado separadamente, tanto o veículo trator quanto o veículo rebocável.

De acordo com os registros do RNTRC feitos até março de 2008, os Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) representam 84,0% dos transportadores registrados, de um total de 671.781 transportadores, incluindo as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs) e as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTCs), conforme Tabela 1.

Os transportadores autônomos de cargas estão muito concentrados em alguns estados no Brasil. A Figura 1 apresenta a distribuição de TACs, de acordo com os endereços de seus registros no RNTRC.

**Tabela 1:** Quantidade de registros, segundo a categoria do transportador

Categoria	Quantidade de transportadores	%
TAC	671.781	84,0%
ETC	127.595	15,9%
CTC	623	0,1%
TOTAL	799.999	100,0%



**Figura 1:** Distribuição espacial de TACs no Brasil

Na Figura 1, verifica-se que o estado com a maior concentração de registros de TACs é São Paulo, seguido por Minas Gerais. O Rio Grande do Sul e o Paraná têm uma concentração superior aos demais estados. Já nos estados da região Norte e Nordeste há um número menor de TACs registrados. A Tabela 2 traz os registros dos TACs agregados por região.

**Tabela 2:** Quantidade de TACs por região

Quantidade de Transportadores	CO	NE	N	SE	S	Total
TAC	52.439	89.557	18.974	342.582	168.229	671.781
	7,8%	13,3%	2,8%	51,0%	25,0%	100,0%

Na Tabela 2, verifica-se que mais da metade dos transportadores autônomos (51,0%) estão registrados na região Sudeste, representando 342.582 registros. Na região Sul estão registrados 25,0% do total (168.229 registros). A região com o menor número de TACs é a Região Norte, com menos de 3% do total de registros. Cabe ressaltar que o local do registro não indica uma limitação para a prestação do serviço, mas sim uma referência da localização espacial da sede do transportador. Os serviços podem ser prestados em qualquer estado, independentemente do local no qual o transportador autônomo está registrado.

No ano de 2008, os 671.781 TACs eram proprietários ou arrendatários de 840.322 veículos registrados no RNTRC, correspondendo a 57,1% do total (Tabela 3).

**Tabela 3:** Quantidade de veículos, segundo a categoria do transportador

Categoria	Quantidade de veículos	%
TAC	840.322	57,1%
ETC	624.350	42,4%
CTC	6.526	0,5%
TOTAL	1.471.198	100,0%

Os veículos podem ser classificados em oito tipos no RNTRC, a saber: caminhonete/furgão, caminhão leve (3,5t a 8t), caminhão simples ( $\geq 8t$ ), caminhão-trator, reboque, semirreboque, semirreboque especial e veículos de apoio operacional. Entretanto, na base de março de 2008 do RNTRC não constavam registros de veículos tipo ‘caminhão leve’ e ‘semi-reboque especial’. Na Tabela 4 estão distribuídos os veículos dos TACs de acordo com seu tipo.

**Tabela 4:** Distribuição de veículos dos TACs de acordo com o tipo

Tipo de veículo	CSp	CTr	RBq	SRb	CFg	VOp	Total
Quantidade	585.691	84.112	13.963	64.940	58.364	33.252	840.322
%	69,7%	10,0%	1,7%	7,7%	6,9%	4,0%	100,0%

CSp = caminhão simples; CTr = caminhão trator; RBq = Reboque; SRb = semirreboque;  
CFg = caminhonete furgão; VOp = veículo de apoio operacional

Os veículos de tração (caminhão simples e caminhão trator) totalizavam 669.803 registros, representando 79,7% do veículos pertencentes aos TACs. Os veículos rebocáveis (reboques e semirreboques) apresentavam 79.903 registros, representando 9,4% dos veículos dos TACs.

## **5 CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DOS VEÍCULOS PERTENCENTES AOS TRANSPORTADORE AUTÔNOMOS**

A proporção de veículos pertencentes aos TACs, considerando todos os veículos cadastrados no RNTRC, é de 1,25 veículos/transportador. Esta relação reduz-se para 1,00 quando são computados somente os veículos de tração. A diferença entre as duas relações evidencia a importância da definição precisa do termo ‘veículo’, imprescindível para avaliar a situação de regularidade dos TACs no mercado de TRC.

Uma ideia mais precisa da quantidade de transportadores que estaria em situação irregular de acordo com a Lei nº 7.290/84, por possuir mais de um veículo, é possível de se realizar com a análise da distribuição dos TACs e de seus veículos, de acordo com o tamanho da frota (Tabela 5).

Observando-se a Tabela 5, pode-se verificar que 114.698 TACs (17,1% do total de TACs) estariam em situação irregular perante a Lei nº 7.290/84, que não diferencia ‘veículo’ de ‘veículo de carga’ e, portanto, não admite a possibilidade do TAC possuir uma CVC ou um veículo composto por uma unidade de tração e uma unidade de reboque. Nesse caso, estariam regulares somente os TACs do grupo de 1 veículo, ou seja, 82,9% do total.

**Tabela 5:** Distribuição de TACs e de veículos, segundo o tamanho da frota

Grupos	TAC	%	Total de veículos	%
1 veículo	557.083	82,9%	557.083	66,2%
2 veículos	86.295	12,8%	172.590	20,5%
3 veículos	17.511	2,6%	52.533	6,3%
4 veículos	5.809	0,9%	23.236	2,8%
5 veículos	2.171	0,3%	10.855	1,3%
6 veículos	1.209	0,2%	7.254	0,9%
≥ 7 veículos	1.703	0,3%	16.771	2,0%
TOTAL	671.781	100,0%	840.322	100,0%

O estudo da distribuição de TACs por região ilustra mais claramente a situação dos transportadores regionalmente. A Tabela 6 traz a quantidade de TACs em cada região brasileira, segundo o tamanho de sua frota.

**Tabela 6:** Quantidade de TACs por região, segundo o tamanho da frota

Tamanho da frota	CO	NE	N	SE	S	Total TACs
1 veículo	41.233 7,4%	75.822 13,6%	15.996 2,9%	290.195 52,1%	133.837 24,0%	557.083 100,0%
2 veículos	7.657 8,9%	10.201 11,8%	2.194 2,5%	40.164 46,5%	26.079 30,2%	86.295 100,0%
3 veículos	1.931 11,0%	2.116 12,1%	453 2,6%	7.713 44,1%	5.298 30,3%	17.511 100,0%
4 veículos	777 13,4%	738 12,7%	165 2,8%	2.494 42,9%	1.635 28,2%	5.809 100,0%
5 veículos	296 13,6%	273 12,6%	63 2,9%	930 42,8%	609 28,1%	2.171 100,0%
6 veículos	187 15,5%	155 12,8%	36 3,0%	444 36,7%	387 32,0%	1.209 100,0%
≥ 7 veículos	358 21,0%	252 14,8%	67 3,9%	642 37,7%	384 22,6%	1.703 100,0%

As regiões Centro-Oeste e Sul seriam as regiões mais afetadas, caso fossem considerados irregulares os transportadores autônomos que possuíssem mais de um veículo (haveria mais de 20% de TACs nesta situação em cada região). Cada uma das demais regiões apresentaria aproximadamente 15% dos TACs em situação irregular.

Considerando-se somente os veículos de tração, a distribuição e a proporção dos TACs “irregulares” são alteradas, conforme apresentado na Tabela 7. A redução na quantidade total de TACs é devida à exclusão daqueles autônomos que possuem somente veículos rebocáveis.

**Tabela 7:** Distribuição de TACs e de veículos de tração, segundo o tamanho da frota

Tamanho da frota	TAC	%	Total de veículos de tração	%
1 veículo	510.760	88,3%	510.760	76,3%
2 veículos	53.311	9,2%	106.622	15,9%
3 veículos	9.724	1,7%	29.172	4,4%
4 veículos	2.697	0,5%	10.788	1,6%
5 veículos	967	0,2%	4.835	0,7%
6 veículos	429	0,1%	2.574	0,4%
≥ 7 veículos	526	0,1%	5.052	0,8%
TOTAL	578.414	100,0%	669.803	100,0%

Nesse caso, verifica-se que 510.760 TACs (88,3%) estariam em conformidade com a Lei nº 7.290/84, desde que o termo ‘veículo’ fosse tratado como sendo somente o veículo de tração. Em consequência, 11,7% dos TACs (67.654 transportadores) estariam em situação irregular. A distribuição regional dos TACs que possuem apenas veículos de tração é apresentada na Tabela 8.

**Tabela 8:** Quantidade de TACs por região, segundo o tamanho da frota de veículos de tração

Tamanho da frota de veículos de tração	CO	NE	N	SE	S	Total TACs
1 veículo	42.526	74.895	16.129	236.805	140.405	510.760
	8,3%	14,7%	3,2%	46,4%	27,5%	100,00%
2 veículos	4.753	8.272	1.717	24.373	14.196	53.311
	8,9%	15,5%	3,2%	45,7%	26,6%	100,00%
3 veículos	920	1.613	304	4.616	2.271	9.724
	9,5%	16,6%	3,1%	47,5%	23,4%	100,00%
4 veículos	305	435	102	1.300	555	2.697
	11,3%	16,1%	3,8%	48,2%	20,6%	100,00%
5 veículos	105	180	37	467	178	967
	10,9%	18,6%	3,8%	48,3%	18,4%	100,00%
6 veículos	56	72	17	206	78	429
	13,1%	16,8%	4,0%	48,0%	18,2%	100,00%
≥ 7 veículos	82	105	22	223	94	526
	15,6%	20,0%	4,2%	42,4%	17,9%	100,00%

Em todas as regiões há, aproximadamente, 12 % dos TACs em situação irregular. Em valores absolutos, a região Sudeste seria a mais afetada, com 31.185 transportadores irregulares.



Na Tabela 9 estão apresentadas as quantidades de TACs (e sua respectiva frota) que estariam em situação irregular de acordo com as duas abordagens discutidas neste trabalho.

**Tabela 9:** Quantidade de TACs e veículos irregulares, segundo as abordagens

	ABORDAGEM 1: todos os veículos cadastrados		ABORDAGEM 2: veículos <u>de tração</u> cadastrados	
TAC	114.698	17,1%	67.654	11,8%
Frota TAC	283.239	33,8%	159.043	23,8%

Considerando o total de veículos cadastrados (“abordagem 1”, que não diferencia os veículos tratores dos rebocáveis), a quantidade de transportadores em não conformidade com a Lei nº 7.290/84 é 114.698, o que representa 17,1% do total de TACs e 33,8% da frota cadastrada. Porém, considerando-se apenas os veículos tratores para análise, tem-se que 67.654 dos TACs estariam em situação irregular conforme o estabelecido na Lei nº 7.290/84; essa quantidade representa 11,8% dos transportadores e 23,8% da frota de veículos tratores cadastrados.

Sendo assim, observa-se que, pela primeira abordagem, a quantidade de transportadores em não conformidade com a Lei nº 7.290/84 seria maior tanto em valores absolutos quanto relativos do que se considerados apenas os veículos tratores para análise.

Como, para realizar o transporte de cargas é indispensável possuir um veículo trator, a abordagem baseada nesse tipo de veículo (abordagem 2) mostra-se mais consistente, uma vez que indica quais são os transportadores que realmente possuem apenas um veículo de transporte de cargas (veículo unitário ou CVC).

## 6 TÓPICOS CONCLUSIVOS

Neste trabalho foram apresentadas duas interpretações sobre a legalidade (em função da Lei nº 7.290/84) dos transportadores autônomos em relação aos veículos registrados no RNTRC. Na primeira abordagem, o termo veículo é entendido como qualquer elemento que possua uma placa, seja ele de tração própria ou rebocável (reboques, semirreboques, *dolly* etc.). Na segunda interpretação, são considerados veículos dos TACs apenas os veículos tratores, diferenciando assim o termo ‘veículo’ de ‘veículo de carga’.

Vale ressaltar que a estrita aplicação do texto da Lei nº 7.290/84 poderia trazer substanciais alterações no mercado de transporte rodoviário de cargas. Em ambas as abordagens apresentadas, seria configurada uma situação de irregularidade de mais de 10% dos TACs existentes no mercado de TRC do país.

Considerar as CVCs como uma só unidade de veículo de carga pode ser uma proposta interessante de mudança de redação da legislação, tendo em vista a impossibilidade prática de realizar o transporte sem um veículo de tração e a flexibilidade na operação dos veículos rebocáveis. Tal flexibilidade permite a diversificação dos produtos transportados pelos TACs, sem descaracterizar o transportador como um autônomo, pois ele pode possuir um veículo trator e vários veículos rebocáveis.

Uma vez que os TACs respondem por 57,1% dos veículos registrados no RNTRC, uma possível exclusão dos TACs com mais de um veículo de tração pode acarretar em uma redução considerável destes veículos no mercado, podendo trazer consequências para o equilíbrio da estrutura do setor.

É importante também ressaltar que há transportadores cadastrados no RNTRC que não possuem veículo de tração. Estes devem ser analisados com outro enfoque, uma vez que não possuem um “veículo de carga” e, conseqüentemente, não deveriam ser considerados como “transportadores de carga”.

As análises apresentadas neste trabalho evidenciam o quanto é importante tecer e adotar definições precisas e embasadas, principalmente no âmbito de leis e normas que afetam diferentes setores, mercados, empresas e pessoas.

Conhecer melhor o transporte rodoviário remunerado de cargas permite ao órgão gestor e aos demais órgãos públicos planejar e implementar políticas públicas voltadas ao setor, como políticas de financiamento de veículos de carga, políticas de isenção fiscal ou até mesmo instrumentos para a fiscalização da atividade. O conhecimento preciso do setor de TRC no Brasil permite planejar ações mais adequadas e que visam à melhoria do mercado de transporte de cargas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT (2006). *NBR 9762: Terminologia*. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro, RJ.
- ANTT (2004) Resolução nº 437. *Institui o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC*. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diário Oficial da União, 16 março 2004.
- ANTT (2006) resolução nº 1.737. *Estabelece procedimentos de registro e fiscalização, institui infrações e sanções referentes ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, e dá outras providências*. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diário Oficial da União, 04 dezembro 2006.
- ANTT (2008) Resolução nº 2.550. *Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de carga por conta de terceiros e mediante remuneração e estabelece procedimentos para inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, e dá outras providências*. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diário Oficial da União, 27 março 2008.
- ANTT (2009a) Resolução nº 3.056. *Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelece procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e dá outras providências*. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Diário Oficial da União, 13 março 2009.
- ANTT (2009b) *Agência Nacional de Transportes Terrestres*. Disponível em: <[www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)> Acessado em: 25/05/2009.
- Bowersox, D. J. e Closs, D. J. (2001) *Logística Empresarial: O Processo de Integração da Cadeia de Suprimento*. Ed. Atlas. São Paulo, SP.
- Brasil (1980) Lei nº 6.813. *Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências*. Diário Oficial da União, 11 agosto 1980.
- Brasil (1984) Lei nº 7.290. *Define a atividade do transportador rodoviário autônomo de bens e dá outras providências*. Diário Oficial da União, 20 dezembro 1984.
- Brasil (1997) Lei nº 9.503. *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Diário Oficial da União, 24 setembro 1997.
- Brasil (2001) Lei nº 10.233. *Dispõe Sobre a Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre, Cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes*

*Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá Outras Providências.* Diário Oficial da União, 06 junho 2001.

Brasil (2007) Lei nº 11.442. *Dispõe Sobre o Transporte Rodoviário de Cargas Por Conta de Terceiros e Mediante Remuneração e Revoga A Lei Nº 6.813, de 10 de Julho de 1980.* Diário Oficial da União, 08 agosto 2007.

CNT (2008). *Plano CNT de Logística.* Confederação Nacional do Transportes, Brasília, DF.

Cruz, E. (2008). Risco de Colapso. *Revista CNT – Transporte Atual.* Número 158, 2008.

Gomes, R. A. (2006). *Transporte Rodoviário de Cargas e o Desenvolvimento Econômico no Brasil: Uma análise descritiva.* Dissertação de Mestrado, Publicação T.DM 017-A/2006. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília. Brasília, DF.

Roviriego, L. F. V.; Carneiro, L. G. P. L.; Alves, M. F. B.; Aldigueri, D. R.; Costa, E. J. C.; Yamashita, Y. (2006). *Determinação da Capacidade de Carregamento de Veículos de Transporte Rodoviário de Carga: Uma Proposta Baseada no RNTRC.* ANPET, Brasília, DF.

---

<sup>1</sup> Thaís Maria de Andrade Villela (tmavillela@gmail.com)  
Fones: (61) 3307-2057 (Ramal 204)

<sup>2</sup> Pedro Coimbra Machado Cibulska Valente (cibulska@gmail.com)  
Fones: (61) 3307-2057 (Ramal 204)

<sup>3</sup> Giovanna Megumi Ishida Tedesco (g.tedesco@yahoo.com.br)  
Fones: (61) 3307-2057 (Ramal 204)

<sup>4</sup> Sérgio Ronaldo Granemann (sergiog@unb.br)  
Fones: (61) 3307-2057 (Ramal 204)