



PARECER SEI Nº 1181/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 004/2020 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de e tomar pública e colher sugestões sobre proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros.

Acesso: Público.

Processo SEI nº 10099.100914/2020-33

Brasília, 22 de janeiro de 2021.

1. Sumário Executivo

1. Avalia-se a proposta de minuta de resolução objeto da Audiência Pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 004/2020, que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, regulado pela ANTT.
2. A proposta decorre da implementação do disposto na Lei nº 12.996^[1], de 18 de junho de 2014, que instituiu o regime de autorização para a prestação do serviço de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura e regulamentada pelo Decreto nº 10.157^[2], de 4 de dezembro de 2019, que Institui a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros. Destaque-se que as mencionadas lei e decreto têm forte viés em favor da competição, na medida em que instituem a livre concorrência e amparam a ausência de limite para o número de autorizações para o serviço regular (exceto na hipótese de inviabilidade operacional), bem como a liberdade de preços, de itinerário e frequência. São medidas baseadas na experiência bem sucedida observada na desregulamentação do transporte aéreo de passageiros, que resultou na redução das tarifas médias praticadas e aumento da oferta de serviços.
3. A minuta de Resolução, focada prioritariamente no transporte rodoviário interurbano de passageiros^[3], tem como objetivo substituir a Resolução ANTT nº 4.770^[4], de 25 de junho de 2015, vez que, de acordo com a ANTT, em razão de seu caráter transitório, requer um processo de revisão^[5].
4. Nesse contexto, a ANTT propõe a minuta de Resolução sob análise, com o objetivo de conformar a regulamentação às diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 10.157/2019, com foco no estímulo à competição e na avaliação contínua da qualidade dos serviços prestados.
5. Sobre a proposta de Resolução, vai ao encontro das anteriormente mencionadas lei e decreto de forte viés em favor da competição, não se vislumbrando aspectos negativos de natureza concorrencial ou efeitos de onerosidade regulatória na minuta de resolução analisada. Porém, com o intuito de contribuir com o aprimoramento da proposta de regulamentação, apresentam-se algumas contribuições à ANTT visando ao aperfeiçoamento da proposta. Ademais, em vista de solicitações de análise de outros normativos do setor dirigidas a esta Secretaria, eventualmente, futuras observações podem ser acrescidas às destacadas no presente documento.
6. Trata-se de manifestação em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.

2 - Análise

2.1 - Da Fundamentação Legal

7. A Lei nº 12.996/14 estabeleceu o regime de outorgas por autorizações aplicável ao Transporte Rodoviário Coletivo Interurbano e Internacional de Passageiros, por meio da alteração da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *In verbis*:

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

.....

V - autorização, quando se tratar de:

.....

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.

.....

“ Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANTT poderá estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.”

“ Art. 47-B. Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, a ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.”

.....

Art. 4º A ANTT, por um período de até 5 (cinco) anos, contado da publicação desta Lei, poderá fixar as tarifas máximas dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como os critérios para seu reajuste.

8. O Decreto nº 10.157/19, por sua vez, estabeleceu as diretrizes aplicáveis ao Triip, por meio da Instituição da Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros. *In verbis*:

Art. 1º Fica instituída a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.

Art. 2º São princípios da Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros:

I - livre concorrência;

II - liberdade de preços, de itinerário e de frequência;

III - defesa do consumidor; e

IV - redução do custo regulatório.

Parágrafo único. A especificação de requisitos mínimos para a prestação dos serviços de transporte de que trata o caput deverá se guiar exclusivamente em razão da preservação da segurança dos passageiros, da segurança na via e nos terminais de passageiros.

Art. 3º São diretrizes da regulamentação do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros:

I - inexistência de limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, exceto na hipótese de inviabilidade operacional;

II - definição dos serviços sujeitos à adoção de gratuidades instituídas por lei; e

III - vedação à instituição de reserva de mercado em prejuízo dos demais concorrentes e à imposição de barreiras que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado.

§ 1º Para fins do disposto neste Decreto, considera-se inviabilidade operacional de que trata o inciso I do caput deste artigo e o art. 47-B da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, as limitações exclusivamente de caráter físico ou os impedimentos legais na utilização de espaços públicos ou de instalações destinadas à operação dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

§ 2º Para a realização de processo seletivo, quando necessário, não será adotado critério capaz de configurar vantagem competitiva a operadores em razão de sua atuação prévia nos serviços de transporte interestadual ou internacional de passageiros.

9. Nesse contexto, a ANTT submete à Audiência Pública a proposta de revisão da regulamentação aplicável à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros. A proposta de Resolução encontra-se acompanhada da Nota Técnica SEI nº 5042/2020/GEEST/SUPAS/DIR e da Análise de Impacto Regulatório - AIR.

2.2 - Da Proposta de Regulamentação

10. Conforme se observa da Lei nº 12.996/14 e do Decreto nº 10.157/19, as mudanças regulatórias que implantaram novas regras aplicáveis ao transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros têm forte viés em favor da competição, pautando-se na livre competição entre os prestadores de serviço, liberdade de preços como regra geral e foco na avaliação da qualidade do serviço prestado. De modo geral, a minuta de resolução em apreço vai ao encontro desses avanços concorrenciais.
11. Em situações de caráter extraordinário, a legislação (art. 47-A da Lei nº 10.233/01, alterada pela Lei nº 12.996/14) abre a possibilidade de a ANTT estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço, de forma a atender situações extraordinárias em que a livre competição não seja capaz de prover os serviços. No entendimento da ANTT, a referida salvaguarda legal permite àquela Agência Reguladora atuar em situações eventuais, para corrigir falhas, conforme se observa de excerto da Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 05). *In verbis*:

"

Em linhas gerais, o Art. 47-A confere à ANTT a possibilidade de fixar condições singelas a um conjunto específico de mercados, o que poderia significar tanto a flexibilização de requisitos presentes na norma disciplinadora da matéria, ou mesmo a concessão de incentivos às transportadoras que se habilitarem para atender a esses mercados.

Trata-se de um poder-dever relevante ante a possibilidade de desatendimento de determinadas localidades do país, em razão da ausência de atratividade econômica de suas ligações.

É uma resposta do legislador ordinário ante a possibilidade de a livre competição não concorrer à universalização da prestação do serviço.

....."

12. Com base nessas premissas, a ANTT propõe a revisão da regulamentação do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, por meio da minuta de Resolução sob análise, pautada na lógica de utilização da regulação por resultados^[6], minimizando, na medida do possível, o viés cadastral dos processos de trabalho e redirecionando o esforço de regulação/fiscalização para ações de acompanhamento da qualidade do serviço prestado.
13. Convém destacar que, em razão das características da outorga definida pela legislação, no formato de autorização, não há, como regra geral, tutela do Poder Concedente, vez que a atividade é exercida por conta e risco do prestador de serviços, que, por sua vez, define as tarifas que melhor se adequam à sua proposta de atuação. A ANTT ainda destaca, de forma acertada, em sua Nota Técnica nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 31) a impossibilidade de se instituir aferição de viabilidade econômica das atividades outorgadas sob o regime de autorização, em razão da inexistência das variáveis intrínsecas requeridas para o seu cálculo, tais como prazo contratual, frequências de serviços, entre outras. *In verbis*:

No regime autorizativo de TRIP, as empresas definem as tarifas que melhor se adequam à sua proposta de atuação, na medida em que o sistema deve funcionar sob a ótica de liberdade tarifária.

Ou seja, além da inexistência de prazo contratual – sequer existe instrumento contratual – para balizar qualquer tipo de cálculo de viabilidade, inexistente definição de frequência a ser observada – além daquela que indique se tratar de um serviço regular –, de cálculo de custos médios referenciais, dimensionamento de frota, não se remunera a depreciação e nem as gratuidades, assim como as receitas acessórias passam a integrar a remuneração do autorizatária, sem necessidade de reversão à modicidade tarifária.

Os elementos essenciais a um cálculo de viabilidade econômica não se fazem presentes.

14. Nesse contexto, a ANTT submete à Audiência Pública a minuta de Resolução visando à revisão do aparato regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Rodoviário de Passageiros. A proposta normativa encontra-se estruturada em 226 artigos, subdivididos em 11 Capítulos e dois Anexos, de acordo com a seguinte estrutura, que dispõe os aspectos regulatórios, seguindo a sequência dos processos necessários para a prestação do serviço:

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS;

CAPÍTULO II – HABILITAÇÃO;

CAPÍTULO III – CADASTROS;

CAPÍTULO IV – AUTORIZAÇÃO;

CAPÍTULO V – PROCEDIMENTOS DE VENDA;

CAPÍTULO VI – VIAGEM;

CAPÍTULO VII – RELAÇÃO COM O USUÁRIO;

CAPÍTULO VIII – INDICADORES ESSENCIAIS DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO;

15. Do conjunto de regras regulatórias estabelecidas pela proposta de Resolução, destacam-se medidas que têm o objetivo de fomentar a competição no setor, suprimindo barreiras à entrada e induzindo à melhoria contínua na qualidade da prestação do serviço. Dentre estas, ressaltam-se a redução exigência de capital mínimo a ser integralizado, redução dos prazos mínimos de atendimento do mercado autorizado, definição do conceito de inviabilidade operacional (limitado exclusivamente aos casos de restrição de infraestrutura), limitação da idade máxima dos veículos em 15 anos e foco regulatório na qualidade do serviço prestado ao usuário, por meio simplificação de exigências administrativas e limitação de exigências regulatórias aos aspectos intrínsecos à mensuração e controle da qualidade do serviço.
16. Relativamente ao capital social mínimo exigido, a regulamentação proposta reduz significativamente a exigência do limite mínimo para R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)[7], nos termos do art. 10, com o objetivo de facilitar o ingresso de novas operadoras no setor, reduzindo umas das principais barreiras de entrada do regulamento atual, contribuindo à ampliação da concorrência.
17. Com base na redução dos limites de capital exigível e a simplificação dos requisitos de habilitação, a ANTT entende não haver razões para a participação de consórcios no Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual de Passageiros[8].
18. Merece destaque a redução proposta no período mínimo de atendimento do mercado objeto da autorização, anteriormente fixado em 12 meses, por meio da Resolução ANTT nº 4.770/2015, sendo substituído para o período de 90 dias[9], nos termos do art. 52 (fl. 11)[10] da minuta sob análise. Outro aspecto de flexibilização contida na proposta normativa consiste na supressão do cálculo da frequência mínima, utilizando-se da fixação de, no mínimo, uma viagem semanal por sentido, nos termos do § 3º do art. 51 (fl. 11). Com isso, o prestador de serviço tem a flexibilidade de ajustar o volume de frequências à efetiva demanda existente, ao mesmo tempo em que presta uma frequência mínima semanal.
19. Outro aspecto relevante trazido pela proposta normativa encontra-se no art. 57 (fl. 12) da minuta sob análise, vez que regulamenta o art. 47-A da Lei nº 10.233/01, alterada pela Lei nº 12.996/14[11], estabelecendo as situações e as condições aplicáveis aos casos em que seja necessário estabelecer condições específicas para a outorga de autorização, em função das características de cada mercado. De acordo com a proposta, além das hipóteses aplicáveis, definem-se as variáveis passíveis de flexibilização, nos termos do § 2º do art. 57. *In verbis*:

Art. 57.
§ 2º Nas outorgas com condições específicas são permitidas:
I - cooperativas como autorizatárias;
II - uso de micro-ônibus;
III - idade máxima dos veículos de até 20 (vinte) anos; ou
IV - período mínimo de atendimento ao objeto da autorização de 30 (trinta) dias.
.....

20. Relativamente às modalidades de operação, a proposta traz inovações relacionadas à categorização, estabelecendo três categorias distintas, com grau diferenciado de rigidez quanto à programação: **estruturante, eventual e simultânea**, nos termos dos art. 61 a 67 (fls. 13 e 14). Merece destaque a categoria de viagem eventual, que, por se constituir hipoteticamente em categoria mais flexível, tem como objetivo permitir a adequação do volume de serviços ofertados pelo prestador de serviço às variações de demanda. Ressalte-se, no entanto, que a proposta de norma não é clara quanto aos quesitos passíveis de flexibilização[12]. Uma dúvida que surge é quanto à possibilidade de cancelamento, dado seu caráter eventual[13]. Outro aspecto limitador de flexibilidade, consta do § 1º do art. 66, que limita o quantitativo de viagens eventuais em volume inferior ao de viagens estruturantes.
21. Quanto ao conceito de inviabilidade operacional, constante do art. 47-B da Lei nº 12.996/14 e regulamentada pelo Decreto nº 10.157/19, a proposta normativa é assertiva no sentido de não deixar dúvidas de que o conceito está ligado estritamente a eventuais restrições de capacidade de infraestrutura de terminais rodoviários (Seção IV - fl. 15), contendo o disciplinamento aplicável nas situações envolvendo restrições de slots em terminais rodoviários[14], por meio em mecanismos de processos seletivos públicos, para a outorga de autorizações nessas situações específicas. Vale destacar que a minuta de Resolução proposta, a exemplo do setor de transporte aéreo, também possui regras visando à alocação preferencial de slots a autorizatárias que não operem no terminal, instrumento de expressivo viés concorrencial e fomento à competição. O § 1º do art. 80 estabelece a destinação de, no mínimo, 50% dos slots disponíveis, ao uso preferencial de autorizatárias que não operem no terminal. *In verbis*:

Art. 80.
§ 1º O percentual de slots disponíveis que será alocado inicialmente às autorizatárias que não operam no terminal deverá ser fixado em no mínimo 50% (cinquenta por cento).
.....

22. O art. 96 estabelece a franquia de bagagem, até o limite de 30 kg ou 300 dm³, e até 5 kg de bagagem de mão, o que se considera razoável, dadas as características de viagens rodoviárias, em que os passageiros preponderantemente utilizam bagagens despachadas.
23. O Capítulo VIII (fl. 28) estabelece os indicadores de monitoramento dos serviços autorizados e as respectivas metodologias de apuração, de forma a permitir a avaliação mensal dos serviços prestados:

I - regularidade;
II - atualidade;
III - segurança; e
IV - transparência.

24. Merece destaque o papel da ANTT, no sentido de auxiliar os órgãos de defesa da concorrência na observância do cumprimento da legislação, nos termos do art. 171 (fl. 30). Adicionalmente, o art. 173 (fl. 30) requer anuência prévia da ANTT a processos relacionados a atos de concentração econômica que envolvam empresas prestadoras do serviço rodoviário coletivo interestadual de passageiros, em sinalização inequívoca do teor pró-concorrencial da proposta de regulamentação.
25. A proposta normativa estabelece um período de adequação (art. 179 - fl. 31), aplicável para a adequação dos instrumentos de outorga vigentes, até o dia 30 de junho de 2021.
26. Adicionalmente, a minuta de Resolução estabelece um prazo de adequação (art. 190 - fl. 32), até o dia 30 de junho de 2022, e estabelecerá parâmetros e requisitos transitórios para o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, dentre os quais se configura a exigência diferenciada (maior) de capital social mínimo, no valor de R\$ 600 mil, para a habilitação das transportadoras durante o período de adaptação.

3 - Aspectos Concorrenciais e Regulatórios

27. Com base nas informações disponibilizadas na Audiência Pública ANTT nº 004/2020, observa-se que a proposta de regulamentação do Transporte Rodoviário Coletivo

Interestadual de Passageiros favorece a concorrência, levando-se em consideração avaliação dos aspectos constantes da Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020 e da metodologia desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)[15], na medida em que incentiva a competição e a eficiência na prestação do serviço ao usuário.

28. Relativamente aos aspectos regulatórios, a proposta simplifica os procedimentos de requerimento de autorização, os processos de fiscalização, voltando o foco da regulação para a qualidade dos serviços prestados. Dessa forma, não se identificaram agravos da proposta no aspecto de onerosidade regulatória, com base nos pressupostos do Anexo III da Instrução Normativa Seae nº 111/2020.
29. Inobstante, no intuito de contribuir com o aprimoramento da proposta de regulamentação, apresentam-se recomendações para o aperfeiçoamento da minuta de Resolução.
30. Na minuta de Resolução proposta há dois limites para a exigência de capital social mínimo - R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), nos termos do Inciso I art. 10 (fl. 04) e R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais), aplicável no período de adaptação (até 30 de junho de 2022), nos termos do art. 191. Considerando a ausência de justificativas para a diferenciação proposta, recomenda-se à ANTT apresentar a fundamentação técnica que justifique a diferenciação para os limites mínimos de capital social.
31. Relativamente à categoria de Licença de Viagem Eventual, constante do Inciso II do art. 61 (fl. 13), considerando o seu potencial de permitir o atendimento de flutuações diversas de demanda pelo transporte em comento, recomenda-se à ANTT avaliar a flexibilização das limitações e exigências aplicáveis para favorecer a prestação de serviço mais responsiva às preferências dos consumidores.
32. A condicionante de o pedido de viagem eventual não poder ser posterior ao processo seletivo de slots, nos termos do Inciso II do § 3º do art. 66 (fl. 14), parece não fazer sentido, na medida em que a autorização estaria subordinada à disponibilidade de slots para o interessado, razão pela qual se recomenda à ANTT reavaliar esta exigência.
33. O Inciso II do § 1º do art. 70 (fl. 14) parece conter erro de redação, vez que o art. 62, mencionado como condição no art. 70, é genérico, razão se recomenda à ANTT avaliar a redação do mencionado artigo.
34. Quanto à vedação à comercialização de assentos vagos de beneficiários de gratuidade, em função do ~~não comparecimento e inexistência de novos solicitantes~~, constante do Parágrafo Único do art. 112 (fl. 21), recomenda-se à ANTT avaliar a pertinência da vedação proposta, em razão de potenciais ineficiências geradas ao sistema.
35. O § 2º do art. 178 (fl. 31) contém erro de redação (inserção incorreta da palavra "efeitos"), razão pela qual se recomenda à ANTT proceder ao ajuste redacional cabível.
36. A limitação de 5 solicitações de autorização por mês à ANTT para cada transportadora habilitada, constante do § 1º do art. 198 (fl. 33) pode, eventualmente, constituir-se em barreira à entrada. Nesse contexto, recomenda-se à ANTT esclarecer se a medida se limita aos atuais prestadores de serviço, em fase de regularização das outorgas ou também se aplica aos novos entrantes, avaliando possibilidade de adequação da regra para favorecer a entrada de agentes no mercado.
37. A despeito de a Nota Técnica SEI nº N° 5042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 34) destacar não haver razões para a participação de consórcios na prestação do serviço autorizado, em razão da flexibilização do limite de capital mínimo exigível, não se observou na minuta de Resolução a menção explícita a esta vedação, razão pela qual se recomenda à ANTT, visando à segurança jurídica, explicitar essa condição na minuta de Resolução.
38. Finalmente, cabe salientar que se encontra em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 3.819/2020, com o objetivo de determinar alterações na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar que o Transporte Terrestre Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura seja realizado por meio de permissão. O Senado Federal aprovou o substitutivo ao mencionado PLS em 15 de dezembro de 2020, que a despeito de manter a outorga por meio de autorização, incluiu alterações substantivas que amparam barreiras à entrada na prestação do referido serviço de transporte e, por isso, têm potencial impacto negativo na concorrência. Adicionalmente, a Seae recebeu pleito de empresas de transporte visando à avaliação de alternativas de flexibilização da regulamentação do transporte por fretamento, com potenciais reflexos no serviço regular de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros. Nesse contexto, a Seae reserva-se ao direito de expedir futuramente manifestação complementar sobre o assunto.

4 - Considerações Finais

39. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública ANTT nº 004/2020, cujo objeto é a avaliação de minuta de resolução contendo proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros.
40. De acordo com a documentação disponibilizada, a proposta de regulamentação contribui para o aumento da competição no setor, além de simplificar procedimentos regulatórios, com foco na qualidade do serviço prestado. Entretanto, com vistas a permitir o seu aprimoramento, propõem-se à ANTT as seguintes recomendações:

i) apresentar as justificativas técnicas que fundamentam a diferenciação para os limites mínimos de capital social, nos termos do Item 30 deste Parecer;

ii) avaliar a flexibilização das limitações e exigências aplicáveis à categoria de viagem eventual, nos termos do Item 31 deste Parecer;

iii) reavaliar a exigência relativa ao pedido de viagem eventual, nos termos do Item 32 deste Parecer;

iv) avaliar possível erro redacional no Inciso II do § 1º do art. 70, nos termos do Item 33 deste Parecer;

v) avaliar a pertinência da vedação constante do Parágrafo Único do art. 112, em razão de potenciais ineficiências geradas ao sistema, nos termos do Item 34 deste Parecer;

vi) proceder ao ajuste redacional cabível no § 2º do art. 178, nos termos do Item 35 deste Parecer;

vii) esclarecer se a restrição constante do § 1º do art. 198 se limita aos atuais prestadores de serviço, em fase de regularização das outorgas ou também se aplica aos novos entrantes, avaliando a possibilidade de adequação da regra para favorecer a entrada de agentes no mercado, nos termos do Item 36 deste Parecer;

viii) explicitar na minuta de Resolução a vedação de participação de consórcios, nos termos do Item 37 deste Parecer.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente
MAURICIO MARINS MACHADO
Coordenador-Geral

Documento assinado eletronicamente
ADRIANO DE CARVALHO PARANAÍBA
Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias - SUREG

De acordo.

Documento assinado eletronicamente
GEANLUCA LORENZON
Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12996.htm#art6. Acessado em 12/01/2021.

[2] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D10157.htm. Acessado em 12/01/2021.

[3] O art. 206 (fl. 34) da minuta de Resolução estabelece que a autorização para o serviço de transporte rodoviário coletivo regular internacional de passageiros observará os tratados, as convenções e os acordos internacionais dos quais o Brasil seja signatário, atendido o princípio da reciprocidade, bem como cumprirá, no que couber, o disposto neste Regulamento e nas normas complementares.

[4] Disponível em: https://antilegis.antt.gov.br/action/ActionDataLegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00004770&seqAto=000&valorAto=2015&orgao=DG/ANTT/MT&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true. Acessado em 12/01/2021.

[5] A ANTT destaca que o período de transição entre os instrumentos de uma autorização qualificada, com controle tarifário, e autorização pura, prevista pelo legislador ordinário, não logrou êxito em incrementar a oferta de serviços de transporte a ligações não atendidas, a despeito da expansão dos outros mercados. Informação constante da Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 11).

[6] Informação constante da Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 29).

[7] De acordo com a ANTT (Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR - fl. 34), atualmente são exigidos para regularidade financeira o capital social mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) para frotas de até 10 (dez) ônibus, de R\$ 10.000.000 (dez milhões de reais) para frotas entre 11 (onze) e 50 (cinquenta) ônibus, e de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) para frotas superiores a 50 (cinquenta) ônibus. No entanto, verifica-se que para o período de adaptação (até 30 de junho de 2022), a ANTT propõe um valor diferenciado para as exigências mínimas de capital, sem as devidas justificativas (o Documento Análise de Impacto Regulatório - AIR - fl. 11 apresenta a fundamentação do valor de R\$ 200 mil, mas não menciona a diferenciação proposta). Dessa forma, este assunto será objeto de contribuição deste parecer, contendo a solicitação de esclarecimentos cabíveis.

[8] Informação constante da Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR (fl. 34).

[9] O inciso II do § 1º do art. 70 (fl. 14) estabelece a possibilidade de o período mínimo de atendimento ser de 30 dias, nos casos em que a solicitação de viagem for realizada em sistema disponibilizado pela ANTT, adotando-se o prazo de 90 dias nos casos de licenças de viagem emitidas simultaneamente à solicitação de autorização.

[10] Da análise da minuta de Resolução vis à vis a Nota Técnica SEI nº 5.042/2020/GEEST/SUPAS/DIR, observaram-se algumas inconsistências em relação à numeração dos artigos e aos conceitos propostos (exemplo: menção ao art. 33 (fl. 41 da Nota Técnica), possivelmente decorrentes de ajustes na minuta de Resolução, sem prejuízo do conteúdo e do mérito da proposta apresentada).

[11] O art. 47-A estabelece a possibilidade de flexibilização, pelo Poder Concedente, das condições exigíveis dos titulares da outorga de autorização, nos casos em que características específicas de mercado se constituírem em barreiras à oferta do serviço.

[12] De acordo com informações obtidas junto à equipe técnica da ANTT, em reunião realizada em 07/01/2021, o único item passível de flexibilização nesta categoria de viagem seria a obrigatoriedade de concessão de gratuidades, nos termos do art. 94 (fl. 18) da minuta de Resolução, mantendo-se as vedações aplicáveis relativas ao cancelamento, em razão do conceito de regularidade na prestação do serviço.

[13] A norma não explicita os itens passíveis de flexibilização.

[14] O art. 75 (fl. 15) da minuta sob análise classifica o terminal rodoviário como coordenado nas situações em que a quantidade de slots disponíveis for igual ou inferior a 20% da capacidade declarada de slots do terminal.

[15] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 11 de abril de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon**, **Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 22/01/2021, às 16:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano de Carvalho Paranaíba**, **Subsecretário(a) de Competitividade e Melhorias Regulatórias**, em 22/01/2021, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa**, **Coordenador(a)**, em 22/01/2021, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado**, **Coordenador(a)-Geral**, em 22/01/2021, às 16:44, 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 https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?



[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](#), informando o código verificador **13205077** e o código CRC **D6BA8818**.