



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade
Secretaria de Acompanhamento Econômico
Subsecretaria de Advocacia da Concorrência
Coordenação-Geral de Promoção da Concorrência em Transportes

PARECER SEI Nº 12043/2022/ME

Assunto: Audiência Pública nº 06/2022, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre a proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de Autorização.

Acesso: Público

Processo SEI nº 10099.100626/2022-41

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 6/2022, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
2. A mencionada audiência pública dispõe sobre proposta de minuta de resolução que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de Autorização.
3. A proposta de regulamentação decorre 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 (TRIIP) desvinculados da exploração da infraestrutura. Além disso, segundo a ANTT, a proposta visa adequar o marco regulatório do TRIP em razão da publicação do Decreto nº 10.157/2019^[2], que institui a política federal de estímulo ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, e da Lei nº 14.298/2022, que estabelece critérios de outorga mediante autorização para esse tipo de transporte.
4. Destaque-se que a Lei nº 12.996/2014 e o Decreto nº 10.157/2019 têm viés em favor da competição, na medida 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, técnica e econômica), 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. Por outro lado, a Lei nº 14.298, de 2022, eleva as restrições à entrada de novas empresas nesse mercado, especialmente em relação à exigência de capital social mínimo de dois milhões de reais.
5. A minuta de resolução em análise é focada no transporte rodoviário interestadual de passageiros^[3], e tem como objetivo substituir diversos normativos da Agência que tratam do transporte rodoviário interestadual de passageiros, em especial a Resolução ANTT nº 4.770^[4], de 2015, uma vez, segundo a Agência, em razão de seu caráter transitório, requer um processo de revisão. Ademais, a publicação do Decreto nº 10.157/2019 e da Lei nº 14.298/2022 exige uma atualização ou revisão desta resolução.
6. A proposta de resolução trazida nesta audiência pública é pró-competição, não se vislumbrando aspectos negativos de natureza concorrencial ou efeitos de onerosidade regulatória na minuta

analisada. Inclusive, registra-se que algumas recomendações do Parecer do Programa Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial (Fiarc) foram incorporadas na proposta em tela, a saber:

- a) inclusão da categoria de microônibus como veículos a serem utilizados nos serviços TRIP;
- b) maior flexibilidade para a definição dos pontos de embarque e desembarque sem qualquer restrição por parte da ANTT, cumprindo eventuais restrições de autoridade locais;
- c) utilização de veículos de outros autorizatários como veículos de reserva; e
- d) previsão regulatório do bilhete digital, sem a necessidade de apresentação de bilhete impresso.

7. No entanto, com o intuito de contribuir para o aprimoramento da proposta de regulamentação, a Seae apresenta as seguintes recomendações à minuta de resolução para a ANTT:

- I - avaliar a possibilidade de permitir consórcio de empresas para a concessão de outorga de autorização;
- II - reduzir o período mínimo de atendimento da autorizatória de 12 meses para 03 (três) meses ou 90 (noventa) dias;
- III - alterar o disposto no inciso I do art. 18 e o art. 19, de forma proporcional à redução do prazo mínimo de atendimento (de 12 para 3 meses);
- IV - possibilitar o cadastramento de veículos de posse direta, como o arrendamento mercantil e a alienação fiduciária, além de acrescentar os veículos arrendados entre as opções de veículos que possam ser cadastrados na frota da autorizatória; e
- V - avaliar a pertinência da vedação da comercialização de assento vago de beneficiários de gratuidade, em função do não comparecimento e inexistência de novos solicitantes.

8. 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 11.036, de 7 de abril de 2022.

2. ANÁLISE

2.1 - Fundamentação Legal

9. A Lei nº 12.996, de 2014, 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.

10. Por sua vez, o Decreto nº 10.157/2019 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.

11. Por fim, a Lei nº 14.298, de 2022, alterou a Lei nº 10.233/2001 para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, *in verbis*:

[“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 técnica, operacional e econômica.**

Parágrafo único. (Revogado).

§ 1º O Poder Executivo definirá os critérios de inviabilidade de que trata o caput deste artigo, que servirão de subsídio para estabelecer critérios objetivos para a autorização dos

serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

§ 2º A ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência, na forma do regulamento.

§ 3º A outorga de autorização deverá considerar, sem prejuízo dos demais requisitos estabelecidos em lei, a exigência de comprovação, por parte do operador de:

I - requisitos relacionados à acessibilidade, à segurança e à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço, conforme regulamentação do Poder Executivo;

II - capital social mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).” (NR)

12. 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 minuta de resolução está acompanhada da Nota Técnica SEI nº 2887/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR e do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR): Revisão do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros – TRIP.

2.2 - Proposta de revisão do marco regulatório do TRIP

13. Observa-se que a Lei nº 12.996/14 alterou significativamente o marco regulatório do TRIP, modificando a forma de delegação dos serviços, de permissão para autorização, conferindo-se características pró-mercado do novo regime. Em seguida, o Decreto nº 10.157/19, que regulamentou o disposto na nova legislação, buscou introduzir elementos de forte viés competitivo, com a consequente liberdade de preços e livre concorrência nos mercados e foco na avaliação da qualidade do serviço prestado.
14. Por outro lado, a Lei nº 14.298/22 foi no sentido de aumentar as restrições para a entrada de novas empresas, especialmente em relação à exigência de capital social mínimo de dois milhões de reais. Esse novo normativo, entre outros aspectos, estabeleceu a exigência de comprovação, por parte do operador, de requisitos relacionados à acessibilidade, à segurança e à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço.
15. De modo geral, a minuta de resolução em análise vai ao encontro dos avanços concorrenciais promovidos nos últimos anos, sem contrariar o disposto na legislação mais recente. Segundo a ANTT, o problema principal pode ser descrito como a inadequação da regulamentação do TRIP ao Decreto nº 10.157/2019, que institui a política federal de estímulo ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, e à Lei nº 14.298/2022, que estabelece critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.
16. A ANTT identificou os seguintes objetivos específicos para o ato normativo com o intuito de adequar a regulamentação do TRIP da ANTT ao Decreto nº 10.157/2019 e Lei nº 14.298/2022: a) regular o objeto da outorga; b) incrementar critérios de segurança; c) desenvolver premissas de monitoramento e de controle; d) implementar cadastros operacionais eficientes; e) instituir regras operacionais convergentes com a legislação atual; f) dispor sobre critérios capacidade técnica, operacional e econômica; g) dispor sobre avaliação de desempenho, incentivos e sanções; e h) dispor sobre atendimento em condições específicas.
17. A presente proposta de regulamentação do TRIP apresenta algumas alterações em relação à proposta trazida pela Audiência Pública nº 04/2020. São elas:

- a) Substituição do modelo de delegação por área pelo modelo de delegação por linhas com liberdade de itinerário entre duas localidades fixas;

- b) Substituição da unidade de avaliação da inviabilidade operacional de terminais para municípios;
- c) Detalhamento das situações que impedem a concorrência entre os serviços autorizados sob condições específicas e os serviços autorizados sob condições regulares;
- d) Ajustes no processo de avaliação de desempenho dos termos de autorização e das autorizatárias;
- e) Introdução de parâmetros de controle da prestação dos serviços; e
- f) Inviabilidade técnica, econômica e operacional como limitadores do número de autorizações.

18. Em relação ao marco regulatório vigente, a ANTT destacou que o novo marco regulatório do TRIP traz uma série de avanços que permitirão o desenvolvimento do setor e a consequente expansão e melhoria da qualidade dos serviços prestados à população. Buscou-se corrigir pontos objetos de críticas da regulamentação vigente.
19. Primeiro, foi criada a fase habilitação, por meio da qual será avaliada a capacidade do transportador em operar os serviços regulares de TRIP, a partir dos requisitos de regularidade jurídica e econômica. Apenas os transportadores habilitados, ou seja, que demonstrarem condições em termos de regularidade jurídica e econômica para a operação dos serviços, poderão solicitar e obter a autorização para a prestação dos serviços. A autorização será delegada por meio de um Termo de Autorização, que constará o objeto específico da autorização, permitindo o controle da autorização e que, efetivamente, autorizará o operador a executar a prestação dos serviços, diferentemente do que ocorre atualmente, quando o Termo de Autorização não autoriza, de fato, a transportadora a operar os serviços, tampouco delimita o objeto da autorização.
20. Em segundo lugar, foram regulamentadas condições específicas para a autorização dos serviços, com vistas a permitir a universalização dos serviços ao longo do território, permitindo que localidades não integradas à rede de atendimento dos serviços de TRIP passem a ser atendidas por meio de requisitos mais flexíveis de operação, tais como a possibilidade de utilização de micro-ônibus do tipo M3, de operação com menor frequência mínima e com menor período mínimo de atendimento. Tais condições visam tornar o atendimento a localidades não integradas à rede de atendimento do TRIP mais atrativo aos operadores, induzindo a expansão dos serviços e, com isso, mitigando a possibilidade de ocorrência de um dos possíveis efeitos adversos observados em algumas experiências internacionais de abertura do mercado^[5].
21. Ressalte-se, nesse caso, que o Parecer Fiarc Circuito Fechado^[6] desta Seae recomendou a inclusão da categoria de microônibus como veículos a serem utilizados nos serviços TRIP, justamente para propiciar o atendimento a locais de menor demanda e poucos atrativos para as transportadoras nas condições atuais. Dessa forma, a regulamentação de condições específicas para a autorização dos serviços TRIP, nos moldes da proposta trazida na minuta de resolução em análise, pode tornar mais atrativos mercados que atualmente não são atendidos pelos operadores e induzir a expansão dos serviços, mitigando-se em parte o risco de não atendimento para municípios menores ou de menor demanda. Ou seja, **a Seae considera positiva a proposta trazida pela minuta de resolução, condizente com a proposta de aperfeiçoamento regulatório contida no citado parecer, endereçando de forma adequada o problema apontado.**
22. Por conseguinte, a ANTT destaca que foram retiradas as barreiras atualmente existentes à entrada e à operação de novos operadores de outros sistemas de transportes, tais como operadores do transporte urbano ou do transporte rodoviário de cargas, bem como a operadores recém-constituídos que demonstrarem capacidade de operação. Tais medidas visam aumentar a contestabilidade do mercado, característica inerente do regime de autorização. Ainda segundo a ANTT, buscou-se eliminar exigências que poderiam permitir a formação de reserva de mercado, reduzindo a possibilidade da entrada de novos incumbentes, a contestabilidade e os benefícios que dela podem advir aos

consumidores, tais como preço mais próximo ao custo marginal de produção dos serviços, maior eficiência, qualidade e inovação por parte das transportadoras autorizadas, o que tende a propiciar um grande desenvolvimento ao setor.

23. Outro ponto é que a proposta cria um sistema de avaliação de desempenho das autorizações e das transportadoras autorizadas que acarreta a redução da assimetria de informações entre a Agência e os agentes regulados, a partir de indicadores de desempenho. Com isso, a Agência passará a ter maior volume de evidências não só para melhor avaliar a qualidade dos serviços disponibilizados à população e, com isso, ter ganhos de eficiência e efetividade na sua atividade fiscalizatória, como também terá melhores condições de avaliar a efetividade da sua atividade regulatória em relação ao transporte rodoviário interestadual de passageiros. O sistema de avaliação de desempenho permitirá, também, um controle sistêmico sobre a conformidade dos serviços prestados pelas transportadoras, em termos de regularidade, pontualidade, generalidade e, principalmente, de segurança.
24. A proposta também traz mecanismos para assegurar a preservação da regularidade, da continuidade e da generalidade de acesso dos serviços à população, principalmente dos idosos, das pessoas com deficiência e dos jovens de baixa renda. Um dos aspectos a serem sistemicamente controlados a partir dos indicadores de avaliação de desempenho é o respeito à oferta de serviços convencionais, nos quais deverão disponibilizar as gratuidades e os descontos tarifários previstos na legislação. A pontualidade dos serviços prestados pelas transportadoras é outro atributo que será sistematicamente avaliado.
25. Por sua vez, o indicador de segurança permitirá à Agência controlar a velocidade desenvolvida pelos veículos de todas as transportadoras que estiverem operando no setor. Para permitir esse controle, bem como para induzir maior segurança na prestação dos serviços, foi estabelecido que os veículos não poderão exceder, quando estiverem em operação dos serviços regulados pela Agência, a velocidade limite máxima normalmente admitido para veículos pesados nas rodovias do país. Com isso, mitigar-se-ão os riscos de acidentes rodoviários quanto a uma das suas principais causas, que é o excesso de velocidade. Também, reduzir-se-á o risco de que as transportadoras possam utilizar o excesso de velocidade como meio para conquistar vantagem competitiva, em termos de ganhos de tempo de viagem, perante aos concorrentes.
26. Outro aspecto é que a proposta traz, além dessa lógica de controle por resultados, mecanismos de regulação por incentivos. Bons resultados obtidos nos indicadores de desempenho serão condicionantes para que as transportadoras possam ampliar as respectivas redes de operação dos serviços, por meio de novas autorizações.
27. Como forma de aumentar a disponibilidade do serviço e aumentar a competição no setor, foi permitido que os serviços possam ser prestados em áreas autorizadas pelo Poder Público local, além dos terminais rodoviários, desde que propiciem condições adequadas de acessibilidade e segurança aos usuários, tais como ocorre em outros países. Com isso, busca-se evitar que o acesso a infraestruturas de embarque seja utilizado como mecanismo de vantagem competitiva e criação de desequilíbrios de mercado a favor dos maiores operadores.
28. Menciona-se que o Parecer Fiarc Circuito Fechado desta SEAE recomendou que a regulamentação permitisse que as transportadoras autorizadas do TRIP definissem os pontos de embarque e desembarque sem qualquer restrição por parte da ANTT, cumprindo eventuais restrições de autoridade locais. A proposta do citado parecer foi no sentido de flexibilizar os pontos de embarque e desembarque, de forma a reduzir as restrições relacionadas à infraestrutura rodoviária, ou mesmo propiciar a operação de ônibus no modelo *curbside* (calçadas de meio-fio), sem uso de terminais rodoviários. Dessa forma, o disposto na presente minuta de resolução vai ao encontro da recomendação trazida no parecer desta SEAE a respeito do assunto.
29. Segundo a ANTT, a maior contestabilidade propiciada ao setor pelo novo marco regulatório proposto, por meio da redução das barreiras à entrada, servirá de estímulo constante à busca de maior qualidade, à inovação e à eficiência como forma de garantir o acesso à demanda pelos serviços, o que tende a propiciar, também, a formação de preços próximos ao custo marginal de prestação dos serviços, contribuindo para a preservação da modicidade nos preços e permitindo um acesso ainda

maior aos serviços pela população brasileira. Com isso, tende-se, inclusive, a permitir o acesso à demanda potencial de usuários que atualmente utilizam os serviços de transporte clandestino motivadas pelo menor preço das passagens.

30. A Agência destaca ainda que os requisitos relacionados à capacidade econômica da transportadora não podem ser vistos como barreiras à entrada de novos operadores, mas como critérios mínimos que visam atender à Lei nº 14.298/22, que alterou a Lei nº 10.233/01, e estabeleceu que a outorga de autorização deverá considerar a exigência de comprovação, por parte do operador, de requisitos relacionados à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço.
31. Por fim, a Agência menciona que a proposta representa uma consolidação normativa setorial. Atualmente, as normas que regem a prestação dos serviços de TRIP são esparsas em vários regulamentos, alguns com quase 20 anos, regendo um serviço que já passou por inúmeras transformações ao longo desse período. Dessa forma, a proposta promove maior simplificação regulatória para a operação dos serviços, pois um único regulamento trará os regramentos que deverão ser observados pelos agentes regulados.
32. 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 248 artigos, subdivididos em 8 Capítulos e cinco Anexos, de acordo com a seguinte estrutura, que dispõe os aspectos regulatórios para a prestação do serviço:

CAPÍTULO I – DEFINIÇÕES

CAPÍTULO II – HABILITAÇÃO

Seção I – Documentos Comprobatórios

Seção II – Solicitação da Habilitação

CAPÍTULO III – AUTORIZAÇÃO

Seção I – Disposições Gerais

Seção II – Solicitação do Termo de Autorização

Seção III - Condições Indispensáveis do Termo de Autorização

Seção IV – Autorização Sob Condições Específicas

Seção V – Inviabilidade Operacional

Seção VI – Extinção do Termo de Autorização

Seção VI – Procedimento de Extinção por Perda das Condições Indispensáveis

CAPÍTULO IV – CADASTROS

Seção I – Cadastro do SAC

Seção II – Cadastro de Veículos

Seção III – Cadastro de Motoristas

Seção IV – Cadastro de Instalações

Seção V – Cadastro do Esquema Operacional da Linha

Seção VI – Cadastro das Viagens

Seção VII – Modificações de Serviço

CAPÍTULO V – PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Seção I – Venda

Seção II – Procedimentos de Embarque

Seção III – Comunicação dos Procedimentos de Segurança

Seção IV – Viagem

Seção V– Recebimento e Validação dos Registros

Seção VI – Comunicação

Seção VI – Direitos e Deveres dos Usuários

CAPÍTULO VI – SUPERVISÃO DO MERCADO

Seção I – Serviço Adequado

Seção II – Avaliação do Termo de Autorização

Seção III – Avaliação da Autorizatória

Seção IV – Resultados dos Indicadores

Seção V – Monitoramento dos Indicadores

Sessão VI – Fiscalização

Seção VII – Deveres das Transportadoras

Seção VIII – Ordem Econômica

Seção IX – Intervenção no mercado

CAPÍTULO VII – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Seção I – Período de Adequação dos Instrumentos de Outorga

Seção II – Período de Adaptação

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

33. Cabe pontuar que, segundo destacado pela ANTT, a Lei nº 14.298/2022 mostra que caberá ao operador comprovar a capacidade técnica, operacional e econômica da autorização. Caso o operador não comprove capacidade para operar determinado serviço, estará caracterizada a inviabilidade técnica, operacional ou econômica, impedindo, dessa forma, que receba Autorização. Disto posto, a ANTT destaca no documento de AIR que a inviabilidade técnica é configurada quando a transportadora não comprova possuir os fatores de produção necessários para executar a operação proposta^[7], tais como motoristas, ônibus e esquema operacional^[8] adequados.
34. Sobre a inviabilidade operacional, a proposta normativa é no sentido de que a análise deve ser o município (é não ponto específico/terminal), sendo 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^[9]. Tal limitação não se dá apenas no âmbito do terminal rodoviário, exigindo-se uma declaração de que não há espaços públicos ou instalações disponíveis para o atendimento de serviços TRIP no município.
35. Destaca-se ainda que, nos casos de constatada a inviabilidade operacional, e para fins de redução dos níveis de concentração e aumento da concorrência nos serviços do município, a minuta de resolução prevê que a ANTT poderá intervir na programação dos serviços já operados, por meio da redução da frequência de viagens autorizadas às transportadoras que atendem o município, dentre outras medidas legalmente cabíveis. A disponibilidade de atendimento para os serviços de TRIP no município resultante da redução da frequência de viagens das transportadoras que já operam no município será objeto de Processo Seletivo Público para novas transportadoras que tenham interesse em operar no município.
36. Já a viabilidade econômica do serviço de TRIP, a minuta de resolução em comento é clara no sentido de que se refere tão somente à capacidade econômica da transportadora em prestar os serviços objetos do pleito de autorização^[10]. Segundo a Agência, não devem ser estabelecidas barreiras

artificiais à entrada de transportadoras que demonstrem capacidade de prestar os serviços de TRIP solicitados à ANTT, sob pena de criar uma grave falha de mercado.

37. Destaque-se ainda o estabelecimento de franquia mínima de bagagem (art. 139), até o limite de 30 (trinta) quilos de peso total e volume máximo de 300 (trezentos) decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer item da bagagem a um metro; e até 5 (cinco) quilos de bagagem de mão. Tais dimensões podem ser consideradas razoáveis, dadas as características de viagens rodoviárias, em que os passageiros preponderantemente utilizam bagagens despachadas.
38. Por fim, cabe mencionar que a minuta de resolução em análise confere à ANTT o papel de auxiliar os órgãos de defesa da concorrência na observância do cumprimento da legislação, nos termos do disposto no art. 202. Adicionalmente, o art. 203 estabelece que as autorizatárias deverão comunicar à ANTT, em até 30 (trinta) dias contados a partir da efetivação da operação, os atos de concentração econômica, bem como as operações de cessão de controle societário, fusão, cisão ou incorporação, e que comunicarão todos os atos de concentração econômico ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).
39. Diante do exposto, a proposta de regulamentação em análise apresenta viés pró-concorrencial, o que está em consonância com as manifestações desta Seae acerca do mercado de transporte rodoviário de passageiros, e deve contribuir para melhorar o ambiente regulatório e concorrencial nesse mercado.

2.3. Aspectos concorrenciais e regulatórios

40. Segundo a metodologia da OCDE^[11], o impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo à competição; e (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.
41. Com base nas informações disponibilizadas na Audiência Pública ANTT nº 006/2022, observa-se que a proposta de regulamentação do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros favorece a concorrência, pois a medida incentiva a competição e a eficiência na prestação do serviço ao usuário. Ou seja, em vista dos critérios mencionados na metodologia da OCDE, não foram verificados indícios de que a proposta regulatória em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.
42. Considerando-se o disposto na Instrução Normativa (IN) Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória^[12]: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa. Considerando-se tais critérios, não foram identificados pontos de onerosidade regulatória, visto que a proposta de regulamentação promove uma simplificação regulatória e incentiva a eficiência, o que deve traduzir em redução da onerosidade regulatória.

2.4. Considerações adicionais

43. Inobstante à essa constatação de ausência de prejuízo à concorrência ou de aumento da onerosidade regulatória, esta Secretaria apresenta recomendações para o aperfeiçoamento da minuta de Resolução, no intuito de contribuir para o aprimoramento da proposta de regulamentação.
44. Cabe observar que a Lei nº 14.298/2022 dispôs sobre a exigência de capital social mínimo de dois milhões de reais para a concessão de outorga de autorização. A Seae considera que tal exigência legal constitui barreira à entrada, embora deve ser cumprida pela nova regulamentação. Antes da aprovação desta lei, a proposta inicial da ANTT, trazida pela Audiência Pública nº 04/2020, reduzia significativamente a exigência do limite mínimo de capital social para R\$ 200 mil reais, com o objetivo de facilitar o ingresso de novas operadoras no setor e contribuir para a ampliação da concorrência. Com base na redução dos limites de capital exigível e a simplificação dos requisitos de habilitação, a

proposta da ANTT não regulamentava a possibilidade de participação de consórcios no Transporte Coletivo Rodoviário Interestadual de Passageiros.

45. No entanto, tendo em vista a nova exigência legal de capital social mínimo que é mais elevada, na ordem de dois milhões de reais, a Seae entende que a vedação à habilitação de consórcio de empresas contida no § 2º do art. 3º da minuta de Resolução^[13] deve ser revista. Isso porque a possibilidade de empresas consorciarem para obter uma outorga de autorização permitiria que empresas menores, consorciadas, pudessem se habilitar para a prestação de serviços TRIP^[14]. Com isso, reduz-se as barreiras à entrada e amplia a concorrência, em consonância com o regime de autorização. **Ou seja, a Seae sugere que deve ser avaliada a possibilidade de consórcio de empresas para a concessão de outorga de autorização, como forma de permitir que empresas menores participem desse mercado.**
46. A minuta de resolução apresenta no art. 28 as condições indispensáveis ao cumprimento do Termo de Autorização, entre os quais, o período mínimo de atendimento de 12 (meses) da prestação do serviço de transporte, que é flexível em função dos indicadores da autorizatária. *In verbis*:

Art. 28. São condições indispensáveis ao cumprimento do Termo de Autorização:
(....)

VII- observar o período mínimo de atendimento de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação do Termo de Autorização no DOU, em todas as linhas vinculadas ao objeto da autorização, inclusive nas seções intermediárias das linhas;

§1º O período mínimo de atendimento a que se refere o inciso VII poderá ser reduzido em função da avaliação da autorizatária, obtida no último ciclo de avaliação, no Índice de Qualidade de Transporte, definido na Seção IV do Capítulo VI, nas seguintes condições:

- I - 3 (três) meses, para autorizatárias com classificação "A"; ou
- II - 6 (seis) meses, para autorizatárias com classificação "B".

47. Pela minuta de Resolução proposta, a autorizatária poderá ter a redução do período mínimo de atendimento em função dos resultados dos indicadores de qualidade de transporte, após determinado ciclo de avaliação. Assim, essa flexibilidade seria para as empresas que obtiverem bons resultados nos indicadores de desempenho, que poderiam ter esse prazo reduzido para 3 ou 6 meses, conforme destacado acima. Segundo a Agência, trata-se de mecanismo de incentivo para as empresas buscarem ter bons resultados na avaliação de desempenho, além de penalizar as empresas que obtiverem resultados ruins.
48. Cabe destacar que a proposta inicial trazida pela AP nº 04/2020 estabelecia o período mínimo de 90 (noventa) dias para todas as empresas que obtivessem outorga de autorização. Isso facilitaria a entrada de novos operadores, especialmente em mercados não atendidos ou menos dinâmicos. Por sua vez, a proposta de resolução da AP nº 06/2022 apresenta mecanismos de incentivo para a melhoria de desempenho dos prestadores estabelecidos; mas por outro lado, essa proposta traz vantagem competitiva para os prestadores incumbentes em relação a novos entrantes no mercado TRIP, pois estes últimos não terão avaliação de desempenho que permitam reduzir o período mínimo de atendimento.
49. Ressalte-se, ainda, que o Parecer Fiarc Circuito Fechado recomendou a inexistência do prazo mínimo de atendimento, em vista do regime de autorização vigente, ou que esse prazo fosse o menor possível de forma a favorecer a promoção da concorrência nos serviços de transporte. Dessa forma, **a Seae sugere reduzir o período mínimo de atendimento da autorizatária para 90 (noventa) dias ou 03 (três) meses, nos moldes da proposta apresentada pela AP nº 04/2020. Isso porque há o favorecimento da redução de barreiras à entrada de novos agentes e de saída dos incumbentes beneficiando a competição e os usuários.**
50. Destaca-se também que o período mínimo de atendimento do mercado também afeta a frota máxima de 16 veículos que está coberta pelo capital social mínimo e os requisitos de capital social

para veículo adicional da frota da transportadora, conforme pode ser deduzido dos arts. 18 e 19 da minuta de resolução em análise, *in verbis*:

Art. 18. A transportadora deverá comprovar capacidade econômica para prestar os serviços objeto do requerimento de autorização, observados os Termos de Autorização já expedidos pela ANTT, composta por:

I - Capital social integralizado mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) **para transportadoras com frota cadastrada de até 16 (dezesseis) veículos;**

II - Patrimônio líquido positivo;

III - Índice de liquidez corrente maior que 1 (um); e

IV - Capital circulante mínimo suficiente para cobrir o custo estimado de operação do(s) serviço(s) objeto(s) do pleito de autorização ao longo dos 3 (três) primeiros meses de operação.

Art. 19. A transportadora que necessitar de mais de 16 (dezesseis) veículos para viabilizar a execução da frequência de viagens cadastrada junto à ANTT, observada a frota necessária para operar os serviços já autorizados, **deverá comprovar o valor complementar de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais) de capital social integralizado para cada veículo adicional necessário.**

51. Considerando-se que a transportadora pode ter veículos da frota própria ou da frota de terceiros (alugado) para a prestação do serviço, a Agência calculou em R\$ 125 mil reais^[15] as necessidades de capital para cada veículo a fim de cumprir a determinação do prazo mínimo de atendimento do mercado no período de 01 (um) ano. Por consequência, a redução do prazo mínimo de atendimento do mercado para 90 dias (3 meses) implica na redução das necessidades de capital para cadastro de veículos adicionais na frota da transportadora, bem como permite que uma quantidade maior de veículos possa ser utilizada com o capital social mínimo requerido pela legislação. Tal alteração reduz os custos de capital para as transportadoras, sendo benéfica para a concorrência, pois reduz as restrições à entrada em novos mercados, inclusive para operadores já estabelecidos em outros mercados TRIP. Dessa forma, em linha com a proposta de reduzir o período mínimo de atendimento explicitada anteriormente, **a Seae sugere alterar o disposto no inciso I do art. 18 e o art. 19, de forma proporcional à redução do prazo mínimo de atendimento (de 12 para 3 meses), conforme descrito abaixo:**

Art. 18. (...)

I - Capital social integralizado mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) para transportadoras **com frota cadastrada de até 64 (sessenta e quatro) veículos;**

(...)

Art. 19. A transportadora que necessitar de mais de 16 (dezesseis) veículos para viabilizar a execução da frequência de viagens cadastrada junto à ANTT, observada a frota necessária para operar os serviços já autorizados, **deverá comprovar o valor complementar de R\$ 31.250,00 (trinta e um mil e duzentos e cinquenta reais) de capital social integralizado para cada veículo adicional necessário.**

52. Destaque-se que os incisos II, III e IV do art. 18 refere-se a indicadores financeiros que atestam a capacidade da empresa de honrar seus compromissos no curto prazo, ou seja, durante o período mínimo de atendimento da prestação do serviço. Tais indicadores atestariam a capacidade financeira da empresa de cumprir com suas obrigações regulatórias, como o período mínimo de atendimento e outras obrigações.

53. Quanto à frota de veículos cadastrados por cada transportadora, é importante flexibilizar a regulamentação para permitir diferentes formas de cadastramento de frota para a prestação do serviço TRIP junto ao órgão regulador, inclusive de terceiros, como o arrendamento mercantil e o

modelo de franquia, além de outros autorizatários de serviços de TRIP ou de fretamento^[16], conforme destacado pelo Parecer Fiarc Circuito Fechado (p. 147), já mencionado. A minuta da resolução proposta está em linha com o disposto no parecer citado, embora não há clareza quanto aos veículos sob posse direta da autorizatária, *in verbis*:

Art. 53. Poderão ser cadastrados para cada autorizatária, veículos de sua propriedade ou sob posse direta.

§1º Cada veículo somente poderá estar cadastrado na frota de uma única autorizatária.

§2º A ativação do veículo em uma autorizatária inativa o cadastro do veículo na autorizatária anterior, quando for o caso.

54. A Seae entende que esse dispositivo pode ser aperfeiçoado, de forma que o art. 53 da minuta da resolução proposta possa esclarecer a possibilidade de cadastramento de veículos por algumas formas de posse direta, como o arrendamento mercantil e a alienação fiduciária, assim como acrescentando-se os veículos arrendados entre as opções de veículos que possam ser cadastrados na frota da autorizatária. Essa alteração aumenta a flexibilidade da autorizatária para optar pela melhor forma de composição de sua frota de veículos cadastradas junto ao órgão regulador, o que pode reduzir os dispêndios de capital e elevar a eficiência operacional. Nesse contexto, a Seae sugere a seguinte redação para o art. 53 da minuta de resolução, com o acréscimo dos incisos I, II e III:

Art 53. Poderão ser cadastrados para cada autorizatária:

I - veículos de sua propriedade;

II - veículos sob sua posse direta, admitindo-se, entre outros, o arrendamento mercantil (*leasing*) e a alienação fiduciária; e

III - veículos arrendados, devendo constar no campo “observações” do Certificado de Registro de Licenciamento do Veículo (CRLV) a averbação do órgão de trânsito em que o veículo esteja cadastrado.

§1º Cada veículo somente poderá estar cadastrado na frota de uma única autorizatária.

§2º A ativação do veículo em uma autorizatária inativa o cadastro do veículo na autorizatária anterior, quando for o caso.

55. Cabe observar que o art. 168 da minuta de resolução em análise apresenta redação condizente com o proposto pelo Parecer Fiarc Circuito Fechado, pois permite que veículos cadastrados na ANTT de outra autorizatária do serviço regular ou de fretamento possam ser utilizados como veículos de reserva, nos casos de interrupção de viagem em curso, desde que comunicado à Agência, em sistema disponibilizado para tal fim. Tal dispositivo reduz as barreiras à entrada e melhora a eficiência operacional. Isso porque se permite que transportadoras possam utilizar frotas de terceiros como veículos de reserva, sem a necessidade de possuir veículos ociosos em linhas de longa distância para eventuais problemas de interrupção de viagem. Trata-se, portanto, de recomendação do Parecer do Fiarc Circuito Fechado que está contemplada nesta minuta de resolução. *In verbis*:

Art. 168. Em caso de defeito, falha ou outro motivo de sua responsabilidade que interrompa ou atrase a viagem em curso, a autorizatária deverá assegurar a continuidade da viagem em um período máximo de 3 (três) horas após a paralisação.

§1º Nos casos de interrupção da viagem em curso, poderão ser utilizados veículos com cadastro ativo na ANTT em outra autorizatária do serviço regular ou de fretamento, desde que comunicado à ANTT, em sistema disponibilizado para tal fim.

(.....)

56. Em relação ao disposto no parágrafo único^[17] do art. 137, que veda a comercialização de assento vago de beneficiários de gratuidade, em função do não comparecimento e inexistência de novos solicitantes, **esta Seae recomenda à ANTT avaliar a pertinência da vedação proposta, em vista de potenciais ineficiências geradas ao sistema TRIP.**
57. Finalmente, cabe salientar que a minuta de resolução em análise inclui na regulamentação a previsão de bilhete digital, sem a necessidade de apresentação de bilhete impresso, conforme recomendado no Parecer Fiarc Circuito Fechado. Trata-se do “bilhete de passagem eletrônico (BP-e)”, *in verbis*:

Art. 2º (...)

.....

VII- Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e): documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, com o intuito de documentar as prestações de serviço de transporte de passageiros, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e pela autorização de uso da administração tributária da unidade federada do contribuinte, antes da ocorrência do fato gerador.

3. CONCLUSÃO

58. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública nº 06/2022, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cujo objetivo é avaliação da minuta de resolução contendo proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização.
59. Da análise da documentação disponibilizada da presente audiência pública, conclui-se que a iniciativa da agência é meritória, visto que a proposta de regulamentação contribui para o incremento da competição no setor, introduzindo elementos de forte viés competitivo e foco na avaliação da qualidade do serviço prestado, além de simplificação regulatória que reduz a onerosidade regulatória.
60. No entanto, a Seae identificou pontos de aprimoramento da proposta de regulamentação, sugerindo-se à ANTT as seguintes recomendações:

(i) avaliar a possibilidade de permitir consórcio de empresas para a concessão de outorga de autorização, retirando-se a vedação contida no § 2º do art. 3º da minuta de resolução, como forma de possibilitar que empresas menores participem desse mercado, nos termos dos itens 45 e 46 deste Parecer;

(ii) reduzir o período mínimo de atendimento da autorizatária para 90 (noventa) dias ou 03 (três) meses, disposto no inciso VII do art. 28 da minuta de resolução, pois melhora as condições de entrada para novos entrantes, beneficiando a competição e os usuários, nos termos dos itens 47 a 50 deste Parecer;

(iii) alterar o disposto no inciso I do art. 18 e o art. 19, de forma proporcional à redução do prazo mínimo de atendimento (de 12 para 3 meses), nos termos dos itens 51 e 52 deste Parecer;

(iv) alterar o art. 53 da minuta de resolução, de forma a esclarecer a possibilidade de cadastramento de veículos de posse direta, como o arrendamento mercantil e a alienação fiduciária, além de acrescentar os veículos arrendados entre as opções de veículos que possam ser cadastrados na frota da autorizatária, nos termos do item 55 deste Parecer; e

(v) avaliar a pertinência da vedação contida no parágrafo único do art. 137 da minuta de resolução, da comercialização de assento vago de beneficiários de gratuidade, em função do não comparecimento e inexistência de novos solicitantes, em vista de potenciais ineficiências geradas ao sistema TRIP, nos termos do item 57 deste Parecer.

61. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (SEAE/ME) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme disposto na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Brasília, 22 de agosto de 2022.

Documento assinado eletronicamente

JEFFERSON MILTON MARINH

Chefe de Divisão

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente

PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA

Coordenadora-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário-Adjunto de Acompanhamento Econômico

[1] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12996.htm#art6. Acessado em 11/08/2022.

[2] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D10157.htm. Acessado em 11/08/2022.

[3] No que tange ao transporte internacional de passageiros, o art. 230 da minuta define o seguinte:

Art. 230. 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 nesta Resolução e em normas complementares.

[4] Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=286287>. Acesso em 17/08/2022.

[5] Por exemplo, a experiência americana de desregulamentação foi acompanhada nos primeiros anos de descontinuidade ou fechamento de operações de ônibus em municípios menores ou locais de baixa demanda. Em menor medida, isso também ocorreu na experiência inglesa.

[6] Disponível em: https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/reg/frente-intensiva-de-avaliacao-regulatoria-e-concorrencial-fiarc/pareceres/2022-01-31-minuta_parecer_circuito_fechado-estrutura-padrao-versao-finalv10.pdf.

[7] Segundo disposto no inciso X do art. 2º - capacidade técnica: comprovação, pela empresa transportadora, de possuir estrutura física, profissionais capacitados e insumos necessários à prestação de serviço proposta, conferindo viabilidade técnica à autorização a ser delegada.

[8] Segundo consta no inciso XXV do art. 2º - esquema operacional: representação esquemática da execução do serviço de transporte em uma determinada linha, contendo o itinerário e as instalações utilizadas para embarque e desembarque de passageiros, troca de motoristas, descanso e a alimentação dos passageiros e higienização, manutenção e troca de veículos, se for o caso, bem como os tempos de deslocamento programados entre as instalações descritas e que deverá ser observado pelas autorizadas quando da execução do serviço.

[9] Conforme consta no inciso IX do art. 2º - capacidade operacional: comprovação, pela empresa transportadora, de dispor de espaços públicos ou de instalações necessárias à prestação de serviço proposta, conferindo, desta forma, viabilidade operacional à autorização a ser delegada.

[10] Segundo disposto no inciso VIII do art. 2º - capacidade econômica: comprovação, pela empresa transportadora, de dispor de regularidade jurídico-econômica, bem como de recursos financeiros e patrimoniais necessários à prestação do serviço, conferindo, desta forma, viabilidade econômica à autorização a ser delegada.

[11] Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 15/08/2022.

[12] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. **Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios**. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>. Acesso em 15/08/2022.

[13] Art. 3º (...)

§2º É vedada a habilitação de consórcio de empresas.

[14] Com o consórcio de empresas para obter outorga de autorização, o capital social mínimo exigido seria do consórcio de empresas e não de uma única empresa, permitindo-se que empresas com capital social abaixo de dois milhões pudessem solicitar autorização de serviços de TRIP de forma consorciada.

[15] Valor relacionado ao aluguel de ônibus de referência pelo prazo de 01 ano, que é o período mínimo de atendimento proposto na AP nº 06/2022.

[16] Conforme disposto no art. 55 da minuta de resolução: “Será admitida, mediante autorização da ANTT, a utilização de veículo cedidos por outra autorizada do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros ou de fretamento”. Observa-se que a recomendação do Parecer Fiarc Circuito Fechado acerca desse tema está plenamente contemplada nessa minuta de resolução.

[17] Art. 137 (...).

Parágrafo Único. O assento vago em função do não comparecimento do beneficiário de gratuidade ao embarque não poderá ser comercializado, devendo ser oferecido a outros usuários do mesmo benefício, sendo, nesse caso, permitida a concessão de bilhetes gratuitos fora do prazo estabelecido no Art. 118.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 22/08/2022, às 13:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 22/08/2022, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Patrícia da Silva Pereira, Coordenador(a)-Geral**, em 22/08/2022, às 14:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

Documento assinado eletronicamente por **Jefferson Milton Marinho, Chefe de Divisão**, em 22/08/2022, às 14:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 22/08/2022, às 15:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **27391762** e o código CRC **C118EAFc**.

Referência: Processo nº 10099.100626/2022-41

SEI nº 27391762