



**RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO  
(FINAL)  
SEI Nº 17598188**

**Interessado:** Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros

**Referência:** 50500.048993/2022-51

**Processos Relacionados:** 50500.111797/2021-40, 50500.007765/2022-21 e 50500.033635/2022-44

**Assunto:** Relatório de AIR

**Ementa:** Análise de Impacto Regulatório – AIR. Revisão do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros – TRIP

**Palavras-chaves:** Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros - Marco Regulatório.

**Versão:** 1.1

## 1. INTRODUÇÃO

Este documento tem por objetivo apresentar o processo de Análise de Impacto Regulatório - AIR, realizado durante as discussões promovidas pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros - Supas, após o retorno do processo que trata da regulamentação dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros – TRIP, sujeitos ao regime de autorização, para a Superintendência (Supas). As novas análises são baseadas no disposto no Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (16006726), exarado Procuradoria Federal junto à ANTT e no Despacho DG nº 16301625.

Por meio do Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (16006726), a PF/ANTT sugeriu ajustes na minuta de Resolução fruto da Audiência Pública 06/2022, com destaque para os critérios de inviabilidade operacional, técnica e econômica:

[...]

50. É preciso ter em mente, contudo, que a natureza da autorização não foi afastada pela recente alteração legislativa; a lógica sobre a qual se impôs que os serviços regulares de transporte interestadual rodoviário de passageiros dependem de prévia autorização (e não mais permissão) permanece sendo a mesma, no sentido de que é exercida em ambiente de livre e aberta competição, com liberdade de preços, sem prazo de vigência. Independe de licitação exatamente porque não há - e nem pode haver - um número limitado de operadores admitidos.

[...]

57. A leitura do art. 47-B, portanto, deve se dar de forma harmônica ao contexto em que inserido. Nesse cenário, como bem destaca a SUPAS na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2887/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR, em um regime de autorização, a viabilidade e o risco do negócio são de inteira responsabilidade das autorizatárias atuantes no mercado, que devem avaliá-lo na medida de seus planos de negócio, inexistindo qualquer garantia de rentabilidade ou de equilíbrio econômico-financeiro.

58. Reforça a SUPAS que, salvo limitações específicas voltadas à segurança da operação ou de regulação técnica, sempre com vistas a assegurar a adequada prestação do serviço ao usuário, qualquer outro critério restritivo sob o ponto de vista concorrencial deve ser afastado por absoluta incompatibilidade com a natureza de um mercado regido sob o regime de autorização.

59. É verdade. Ninguém duvida que, de regra, tanto maior o número de operadores, maior a concorrência, menores serão as tarifas cobradas, e melhor será o serviço prestado, tudo revertendo em proveito do usuário do transporte.

60. Sem prejuízo dessa constatação - premissa, aliás, a partir da qual os demais contornos normativos deverão ser elaborados, cogitou o legislador da possibilidade de que, ainda que excepcionalmente, se constate um cenário de inviabilidade econômica ou técnica que imponha ao regulador - ANTT uma limitação ao deferimento de novas autorizações.

61. É preciso ter em mente que uma possível inviabilidade, condição excepcional, não tem o condão de impedir novos entrantes, mas apenas de limitar a quantidade deles. Nessa ordem de ideias, não se exige da ANTT o dever de estabelecer o número máximo de empresas autorizadas a prestar serviços em uma determinada linha; menos ainda poderia reconhecer suposto "monopólio natural" de um operador em um determinado serviço, como sustentado em contribuição na Audiência Pública.

[...]

67. Quis, no entanto, o art. 47-B que a ANTT tivesse meios de limitar o número de novas autorizações, se excepcionalmente se defrontasse com um cenário de inviabilidade, ainda que todos os requerentes atendessem por completo aos requisitos de capacidade técnica, operacional e econômica.

68. Para isso, a lei impôs a obrigatoriedade de definição de critérios que norteiem e balizem o que deve ser considerado inviável a ponto de limitar o número de novos operadores.

69. Dessa forma, seja pela determinação do TCU, seja pela própria iminência de aprovação do novo marco regulatório, esse parece ser o momento em que a Agência deve se desincumbir desse ônus de se debruçar a delinear sob que condições e segundo quais parâmetros seria legítimo restringir a quantidade de entrantes, autorizando um número limitado de autorizações apenas àqueles escolhidos em processo seletivo público.

[...]

78. Outra não pode ser nossa conclusão senão a de que compete à ANTT, nesse momento, se desincumbir de estabelecer, no exercício de seu papel regulatório, critérios capazes de aferir eventual inviabilidade econômica e técnica que, de fato, justifique limitar o número de novas autorizações a serem outorgadas.

[...]

87. Tendo isso em conta, parece-nos indiscutível que a aferição de inviabilidade não deve ter o operador – ou seu faturamento - como medida, mas sim a adequada prestação do serviço do ponto de vista do usuário, ou seja, levando em consideração as condições com que estão sendo prestados os serviços.

[...]

Por meio do Despacho DG nº 16301625, o Diretor-Geral, por sua vez, determinou à SUPAS que, no prazo de 10 dias, atendessem as determinações constantes da Ata da 35ª Reunião de Diretoria Administrativa (16288180), destacadamente:

[...]

• a análise do pedido de reconsideração das autorizações objeto das decisões SUPAS nº 153 de 17/03/2023, nº 154 de 17/03/2023, nº 155 de 17 de março de 2023, nº 181 de 28 de março de e nº 180 de 28/03/2023, e proceda a reanálise nos termos do art. 47-B da Lei nº 10.233/2001, alterado pela Lei nº 14.298/2022.

- a apresentação de novo cronograma para a conclusão do novo marco regulatório do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, na modalidade regular, considerando a incorporação das recomendações contidas no parecer da Procuradoria Federal (SEI 16006717);
  - a elaboração de proposta de resolução com normas transitórias, que permitam a análise dos pleitos de novas autorizações pendentes de decisão, em complemento à Resolução nº 4.770/15 e com observância do art. 47-B da Lei nº 10.233/2010.
- (grifos nossos)

A partir das considerações jurídicas elencadas pela Procuradoria-Federal junto à ANTT, e da determinação do Diretor Geral de incorporação das recomendações contidas no parecer da Procuradoria Federal (SEI 16006717), a equipe técnica da SUPAS aperfeiçoou a minuta de Resolução resultante da Audiência Pública nº 06/2022 e construiu nova proposta com critérios para a avaliação da ocorrência de situação de inviabilidade econômica e técnica relativa à prestação dos serviços regulares de TRIP.

Na análise dos impactos para fins de comparação entre as alternativas regulatórias utilizou-se a metodologia multicritério, pois trata-se de avaliação de alternativa mais adequada para alcançar o objetivo principal, que é aduzir coerência entre o marco regulatório dos transportes terrestres infralegal, instituído pela ANTT, e a legislação específica do setor, consubstanciada pela Lei nº 14.298/2022 e pelo Decreto nº 10.157/2019. Ressalte-se que a metodologia escolhida de análise multicritérios, estabelecida no inciso I, do artigo 7º, do Decreto nº 10.411/2020, é aplicada de acordo com as recomendações apresentadas no Manual de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da ANTT (ANTT, 2020) e suficiente para fundamentar a tomada de decisão. Ainda, cabe destacar que análise multicritério consiste numa metodologia que permite a análise sistemática dos objetivos e critérios da política regulatória quando é de elevada complexidade quantificar todos os resultados regulatórios esperados, método classificado como quali-quantitativo, uma alternativa aos métodos plenamente quantitativos, que permite ordenação de dados qualitativos para a tomada de decisão em ambientes com uma grande quantidade de informações de difícil mensuração (ANVISA, 2011), situação objeto desse estudo.

Assim, o presente Relatório de Análise de Impacto Regulatório atende ao disposto no Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, em especial quanto aos artigos 6º e 7º, que apresentam o seguinte:

Art. 6º A AIR será concluída por meio de relatório que contenha:

- sumário executivo objetivo e conciso, que deverá empregar linguagem simples e acessível ao público em geral;
- identificação do problema regulatório que se pretende solucionar, com a apresentação de suas causas e sua extensão;
- identificação dos agentes econômicos, dos usuários dos serviços prestados e dos demais afetados pelo problema regulatório identificado;
- identificação da fundamentação legal que ampara a ação do órgão ou da entidade quanto ao problema regulatório identificado;
- definição dos objetivos a serem alcançados;
- descrição das alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado, consideradas as opções de não ação, de soluções normativas e de, sempre que possível, soluções não normativas;
- exposição dos possíveis impactos das alternativas identificadas, inclusive quanto aos seus custos regulatórios;
- considerações referentes às informações e às manifestações recebidas para a AIR em eventuais processos de participação social ou de outros processos de recebimento de subsídios de interessados na matéria em análise;
- mapeamento da experiência internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado;
- identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo;
- comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado, acompanhada de análise fundamentada que contenha a metodologia específica escolhida para o caso concreto e a alternativa ou a combinação de alternativas sugerida, considerada mais adequada à resolução do problema regulatório e ao alcance dos objetivos pretendidos; e
- descrição da estratégia para implementação da alternativa sugerida, acompanhada das formas de monitoramento e de avaliação a serem adotadas e, quando couber, avaliação quanto à necessidade de alteração ou de revogação de normas vigentes.

Art. 7º Na elaboração da AIR, será adotada uma das seguintes metodologias específicas para aferição da razoabilidade do impacto econômico, de que trata o [art. 5º da Lei nº 13.874, de 2019](#):

- análise multicritério;
- análise de custo-benefício;
- análise de custo-efetividade;
- análise de custo;
- análise de risco; ou
- análise risco-risco.

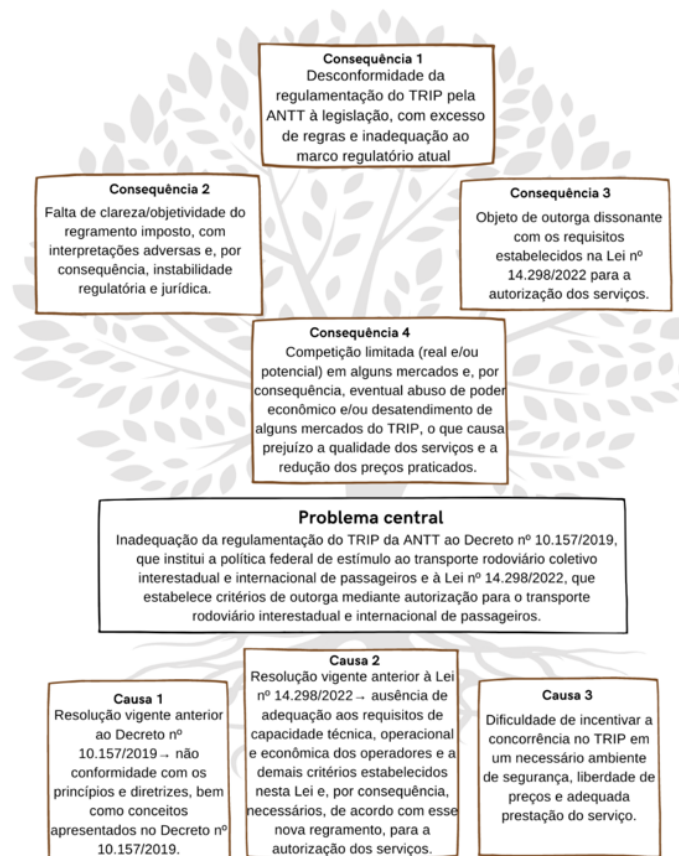
## 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

Este Relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR visou complementar os documentos já elaborados na proposição do novo marco regulatório do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros -TRIP, submetido à Audiência Pública 6/2022, após a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT, contida no Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (16006726).

Inicialmente, identificou-se como problema central a inadequação da regulamentação do TRIP ao Decreto 10.157/2019, que institui a política federal de estímulo ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros e à Lei 14.298/2022, que estabelece critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

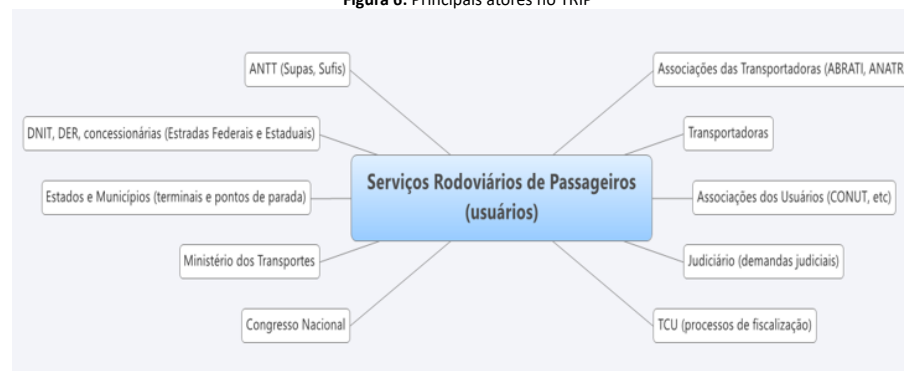
Após, foram identificadas, por meio de Diagrama de Problema, três causas para o problema e quatro consequências, conforme figura abaixo:

**Figura 5:** Diagrama de Problema, Causas e Consequências



A partir daí, foram apontados os diversos atores e grupos afetos ao problema regulatório, conforme Figura abaixo:

Figura 6: Principais atores no TRIP



Logo em seguida, foi apresentada a base legal para atuação da ANTT, em especial a Constituição Federal, a Lei 10.233/2001 e o Regimento Interno da Agência.

Com base legal explicitada e levando em consideração as considerações feitas pela Procuradoria Federal junto à ANTT no citado Parecer, foram identificados os seguintes objetivos e resultados almejados:

Objetivos:

- Dispor de modelo para a avaliação de ocorrência de inviabilidade econômica; e
- Adequar o objeto da outorga;

Resultados almejados:

- regulamentação do TRIP em conformidade com o Decreto nº 10.157/2019 e a Lei nº 14.298/2022;
- efetivação da abertura dos mercados;
- no que for possível pela atuação da ANTT, assegurar que os usuários recebam serviços de transporte adequados e, sobretudo, seguros;
- diminuição da assimetria de informação entre Regulador e Regulado, possibilitando que a ANTT tenha conhecimento de todos os serviços prestados;
- adequada prestação de serviços, inclusive com a exclusão de empresas que ofereçam serviços de má qualidade;
- maior eficiência na análise de solicitações de autorização e no monitoramento/fiscalização dos serviços prestados; e
- redução do transporte não autorizado.

Para cada um dos objetivos descritos acima foram propostas alternativas, possíveis impactos de cada uma delas, as quais foram avaliadas por meio de análise multicritério. As alternativas foram as seguintes:

- Objetivo 1 (“dispor de modelo para a avaliação de ocorrência de inviabilidade econômica”):
  - Alternativa 1: Análise por linha;
  - Alternativa 2: Análise por par O/D objeto da autorização;
  - Alternativa 3: Análise por mercado; e
  - Alternativa 4: Análise por mercado principal.
- Objetivo 2 (“Adequar o objeto da outorga”):
  - Alternativa 1: Outorga por linha;
  - Alternativa 2: Outorga de conjunto de mercados;
  - Alternativa 3: Outorga por ligação entre dois municípios; e
  - Alternativa 4: Outorga por áreas.

Para o primeiro objetivo, optou-se pela alternativa 4 (“análise por mercado principal”). Já para o segundo objetivo, entendeu-se que a melhor seria a alternativa 1 (“outorga de linha”).

A seguir foram apresentadas as estratégias de implementação, monitoramento e fiscalização relacionada a proposta de ato normativo. Em síntese, foi mencionada a necessidade de adequação de sistemas da ANTT para que isso seja possível.

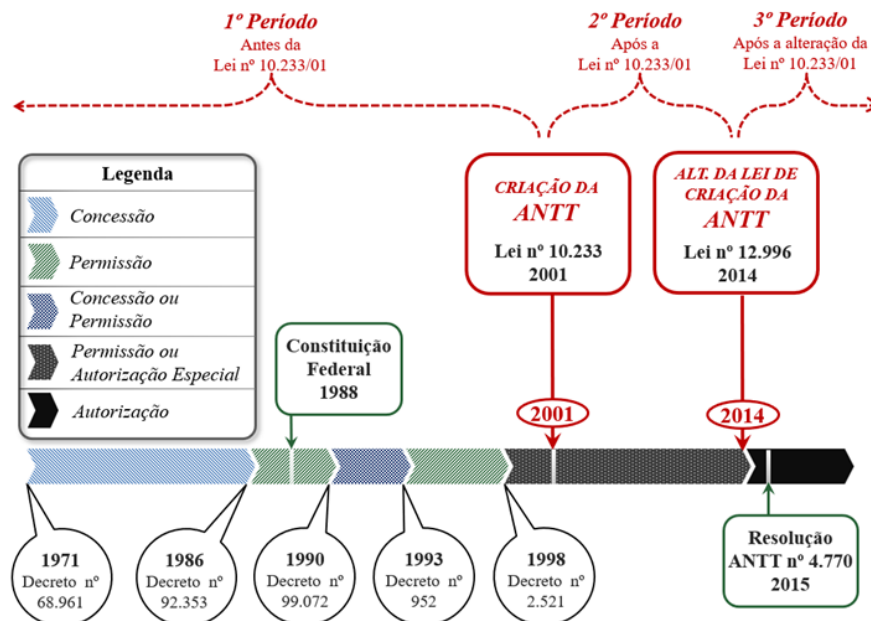
Por fim, por meio de uma matriz de riscos, foram identificados os efeitos e riscos decorrentes implementação da nova regulamentação do TRIP. Em síntese, foram avaliados como possíveis eventos os seguintes:

- Demandas judiciais contra a regulação estabelecida pela ANTT e contestação de órgãos de controle (TCU, SEAE, etc.).
- Dificuldade na articulação política do setor.
- Instabilidade da qualidade do serviço.
- Aumento da tarifa.
- Impacto nos serviços intermunicipais.
- Desinteresse no atendimento de ligações secundárias.

### 3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

De forma resumida, em junho de 2014, a Lei nº 12.996/2014 alterou significativamente o marco regulatório do TRIP, modificando a forma de delegação dos serviços de permissão para autorização (Figura 1), com consequente liberdade de preços e livre concorrência nos mercados.

**Figura 3:** Formas de delegação do TRIP - período 1971 a 2021



Fonte: Ribeiro, H. A. S e Peixoto, N. E. S. (2017), Outorgas dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros: os caminhos até a autorização.

Em particular, a redação dada pela Lei nº 12.996/2014 ao inciso III, letra j, do artigo 14 da Lei nº 10.233/2001, apresenta o seguinte:

Art. 14 Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se as seguintes diretrizes:

[...]

III – depende de autorização:

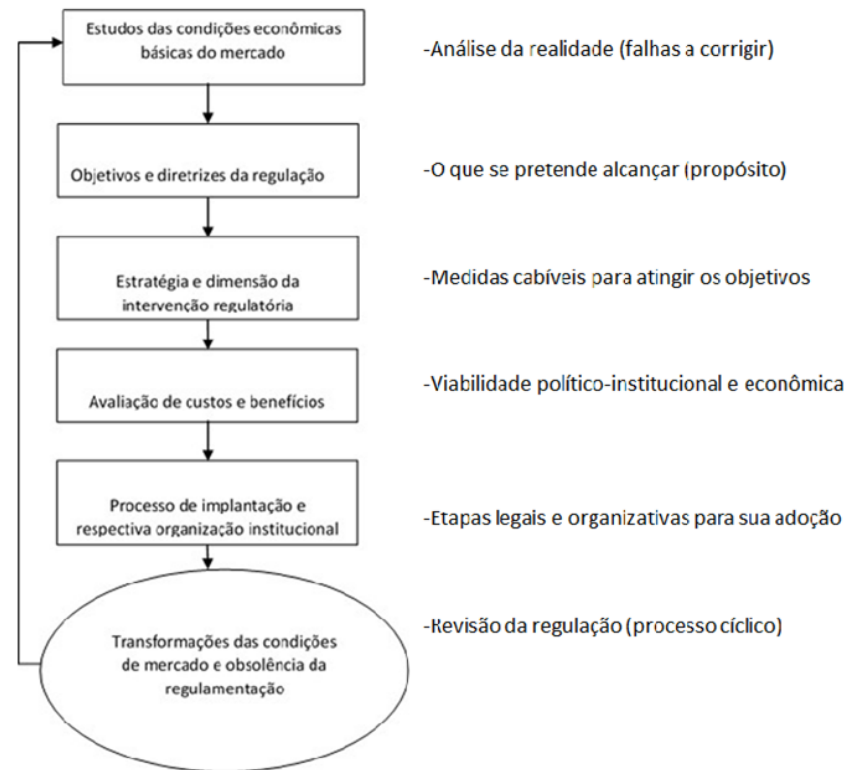
[...]

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, **que terá regulamentação específica expedida pela ANTT**; “(grifo nosso)”

Então, para dar efetividade à previsão legal citada, em junho de 2015, a ANTT editou a Resolução nº 4.770/2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Acontece que, não obstante a emissão da referida norma, sabe-se que o desenho regulatório (mecanismo de regulação - Figura 2) “é um processo cíclico, uma vez que a regulação, ao impor ao mercado uma nova realidade, transforma-o, cria novas situações e outras situações são criadas independente da regulação, assim, após algum tempo, a regulamentação haverá de ser revista”<sup>[1]</sup>. A Resolução nº 4.770/2015 é um exemplo dessa realidade.

**Figura 4:** Regulação (Desenho Regulatório)



Fonte: Modificado - Aragão J., Brasileiro, A. Santos, E., Orrico Filho, R. (2000), *Sacudindo a poeira e construindo o novo ciclo de desenvolvimento do transporte público por ônibus* em: Transporte em tempos de reforma.

Nesse sentido, fatos relevantes, como a ambiente de liberdade tarifária instituído em junho de 2019, e o árduo processo de entrada de novos operadores, motivaram, em dezembro de 2019, a publicação do Decreto nº 10.157/2019, que institui a política federal de estímulo ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, dispondo a respeito de princípios e diretrizes da regulamentação desse mercado. Situação que impulsionou o projeto de revisão do atual marco regulatório do TRIP estabelecido pela ANTT em 2015.

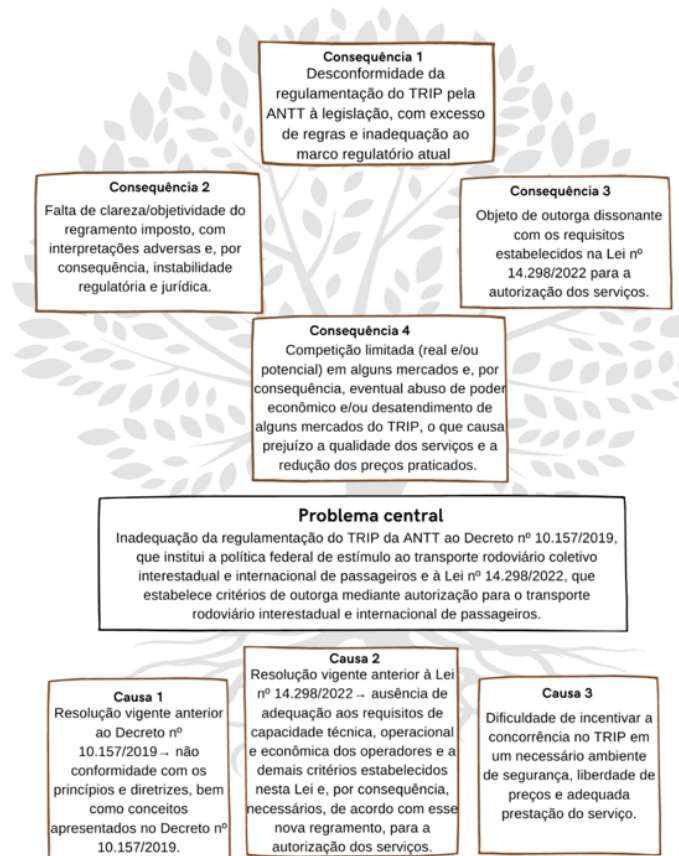
Ainda, recentemente, em 05 de janeiro de 2022, foi publicada a Lei nº 14.298/2022 que altera a Lei nº 10.233/2001 e apresenta critérios para a outorga, mediante autorização, para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Esse novo normativo, entre outros aspectos, estabeleceu 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. Cenário que ampliou a necessidade de revisão e adequação do marco regulatório do TRIP à legislação vigente.

Feita essas considerações, o problema principal pode ser descrito da seguinte forma:

- Inadequação da regulamentação do TRIP da ANTT 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.

A partir desse problema principal, foram identificadas as suas causas e consequências, conforme demonstrado no Diagrama de Problema, Causas e Consequências, Figura 5.

Figura 5: Diagrama de Problema, Causas e Consequências



#### 4. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Adota-se a identificação de atores proposta na AIR SEI nº 16/2019 (Documento SEI nº 2068876), que conclui que o problema afeta tanto a ANTT quanto diversos agentes externos (Figura 6):

- ANTT: Diretores, procuradores, gestores e colaboradores, os quais lidam direta e indiretamente na emissão e gestão das outorgas, na fiscalização dos serviços e eventuais demandas jurídicas a respeito da matéria.
- Governo, na esfera Federal, Estadual/Distrital ou Municipal:
  - No âmbito do Poder Legislativo, há uma série de demanda referentes às leis que eventualmente envolveriam o problema;
  - No âmbito do Poder judiciário, há uma série de demandas judiciais referentes às análises e decisões que envolveriam o problema.
  - No âmbito do Poder Executivo, há uma série de demandas de diversos órgãos que envolveriam o problema, desde esforços estratégicos, táticos ou operacionais. Em níveis estratégicos e táticos, destacam-se participações diretas e indiretas do Ministério dos Transportes, enquanto em nível operacional, destacam-se operações de fiscalização policial e investigativa.
  - No âmbito da administração indireta, ou das autarquias públicas, é possível que haja impacto em outros órgãos, desde naqueles que demandam os serviços como naqueles que regulam outros serviços correlatos (ex. agências reguladoras estaduais).
- Gestores de terminais rodoviários, os quais são corresponsáveis pela prestação dos serviços.
- Usuários dos serviços do TRIP, bem como sociedade em geral que é impactada positiva e negativamente por esses serviços.
- Comunidades locais que demanda (ou são dependentes) dos serviços de TRIP.
- Financiadores intermediários, tais como bancos ou financeiras que proporcionam os recursos econômicos necessários para o funcionamento do mercado.
- Associações das transportadoras de TRIP, os quais representam as empresas prestadores de serviço.

- Empresas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros, inclusive intermunicipais.
- Fornecedores das empresas de transporte de passageiros, tais como montadoras de carrocerias e chassis de ônibus, mercado de peças, lubrificante e combustíveis.

Figura 6: Principais atores no TRIP



No que se refere à estratégia de consulta a esses agentes, além de tomada de subsídios e consulta interna já realizadas, está previsto Processo de Participação e Controle Social (PPCS) na modalidade de Audiência Pública.

## 5. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL QUE AMPARA A AÇÃO DO ÓRGÃO OU DA ENTIDADE QUANTO AO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

A Competência legal da ANTT para regulamentar o assunto decorre dos seguintes dispositivos legais:

### Constituição Federal de 1988

Art. 21. Compete a União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

### Lei nº 10.233/2001

Art. 14 Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se as seguintes diretrizes:

[...]

III – depende de autorização:

[...]

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT;

[...]

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

[...]

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

[...]

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

[...]

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

[...]

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

[...]

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

[...]

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

### Decreto nº 4.130/2002 – Anexo 1

Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação

[...]



IV – exercer o poder normativo relativamente à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação de serviços de transporte terrestre, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando o direito dos usuários, fomentando a competição entre operadores e intensificando o aproveitamento da infraestrutura existente;

[...]

IX – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;”

A leitura dos dispositivos supracitados revela que cabe a ANTT editar normas e fiscalizar o TRIP, de forma a garantir a prestação adequada de serviços, com eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidades nas tarifas.

Nesse contexto, a Resolução nº 5.976/2022, que aprova o Regimento Interno da ANTT, estabelece que compete a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS) propor regulamentação para os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Por sua vez, no âmbito da SUPAS, conforme Resolução nº 5.977/2022, que dispõe sobre a estrutura organizacional da ANTT, cabe a Gerência de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros (GEEST) essa atividade, ou seja, apresentar proposta de normativos para os serviços de transporte rodoviário de passageiros.

## 6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

Tendo em vista o cenário especificado no Item 5 deste Relatório de AIR, tem-se como objetivo geral: **adequar as normas da Resolução 4.770/2015 e outras conexas 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.**

Por se tratar de proposição de regulamentação da prestação dos serviços, na construção das alternativas de solução do problema apresentado, considerando os diversos estudos já elaborados ao longo do projeto em pauta e o Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, identificamos os seguintes objetivos específicos, cujas alternativas propostas dão suporte a construção do ato normativo com o intuito de adequar a regulamentação do TRIP da ANTT ao Decreto nº 10.157/2019, à Lei nº 14.298/2022 e ao Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU :

- Dispor de modelo para a avaliação de ocorrência de inviabilidade econômica; e
- Adequar o objeto da outorga;

A partir desses objetivos, os resultados esperados são:

- regulamentação do TRIP em conformidade com o Decreto nº 10.157/2019 e a Lei nº 14.298/2022;
- efetivação da abertura dos mercados;
- no que for possível pela atuação da ANTT, assegurar que os usuários recebam serviços de transporte adequados e, sobretudo, seguros;
- diminuição da assimetria de informação entre Regulador e Regulado, possibilitando que a ANTT tenha conhecimento de todos os serviços prestados;
- adequada prestação de serviços, inclusive com a exclusão de empresas que ofereçam serviços de má qualidade;
- maior eficiência na análise de solicitações de autorização e no monitoramento/fiscalização dos serviços prestados; e
- redução do transporte não autorizado.

## 7. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Para atingir cada objetivo específico citado no Item 8, foram consideradas opções regulatórias para cada objetivo específico, as quais tinham como consequência 3 grupos possíveis de alternativas, são elas:

- Alternativa 1: manter a situação atual, com a regulamentação do TRIP estabelecida por meio da Resolução ANTT nº 4.770/2015, sem necessidade de nenhuma alteração;
- Alternativa 2: editar resolução contendo alterações no normativo atual, Resolução ANTT nº 4.770/2015. Nesse caso, a proposta seria preservar a norma vigente, mantendo a sua estrutura, com alterações pontuais, desde que, para incluir as diretrizes apresentadas no Decreto nº 10.157/2019 e na Lei nº 14.298/2022, fosse possível criar processos e sistematizações menos complexos que levassem a poucas modificações na Resolução ANTT nº 4.770/2015; e
- Alternativa 3: nova resolução, apresentando total adequação ao Decreto nº 10.157/2019 e à Lei nº 14.298/2022 e, por consequência, revogação da Resolução ANTT nº 4.770/2015.

Com base nos impactos e comparação das alternativas para cada um dos objetivos específicos, conforme analisado no item 10 abaixo, a solução que se mostrou mais adequada à presente situação, diante da quantidade e complexibilidade das alterações sugeridas, é a alternativa 3: *nova resolução, com total adequação ao Decreto nº 10.157/2019 e à Lei nº 14.298/2022.*

## 8. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

De início, por sua relevância nas análises constantes deste documento, cabe apresentar o Decreto nº 10.157/2019, que institui a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros e a Lei nº 14.298/2022, que estabelece critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

### DECRETO Nº 10.157, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2019

Institui a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, caput, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 11, caput, inciso IX, no art. 13, caput, inciso V, alínea “e”, e no art. 47-B, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e no art. 4º, caput, inciso I, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016,

DECRETA:

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.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

#### [LEI Nº 14.298, DE 5 DE JANEIRO DE 2022](#)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei modifica a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), para alterar regras relativas ao regime de outorga dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.

Art. 2º A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. ....

.....

V - .....

[a](#)) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem;

.....” (NR)

“[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)

Art. 3º Os operadores deverão possuir inscrição estadual em todas as unidades da Federação em que pretendam operar, para fins de recolhimento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

Art. 4º Fica revogado o [§ 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#). ([Promulgação partes vetadas](#)).

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Da leitura destes normativos, embora a Lei nº 14.298/2022 altere artigo ressaltado no Decreto nº 10.157/2019 (art.47-B da Lei nº 10.233/2001), não se vislumbra incompatibilidade entre esses dois dispositivos legais; pelo contrário, entende-se que se completam para efetivar a abertura do mercado de transporte rodoviário coletivo regular interestadual de passageiros, permitindo a entrada de novos operadores em um necessário ambiente de segurança dos usuários, liberdade de preço e adequada prestação do serviço público.

Feita esta consideração, passa-se ao exame de cada tópico relativo aos objetivos específicos que se pretende alcançar nesta fase das análises, os quais fundamentam a revisão do marco regulatório do TRIP tendo em vista as considerações exaradas no Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU.

### **8.1 Inviabilidade Econômica**

A inviabilidade econômica no âmbito dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros (TRIP) foi introduzida pela Lei nº 14.298, de 5 de janeiro de 2022, que alterou o art. 47-B da Lei nº 10.233, de 2001:

Lei nº 10.233, de 2001

“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. (Redação dada pela Lei nº 14.298, de 2022)

Parágrafo único. (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.298, de 2022)

§ 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. (Incluído pela Lei nº 14.298, de 2022)”

Como se verifica no texto extraído da Lei, a inviabilidade econômica é um critério de limitação do número de autorizações dos serviços do TRIP e cabe ao Poder Executivo (ANTT) estabelecer os critérios de inviabilidade econômica.

A partir da análise do texto da Lei, a equipe técnica concluiu que a viabilidade econômica de que tratava a Lei estava atrelada à capacidade econômica da transportadora pleiteante da autorização, conforme disposto na Análise de Impacto Regulatório que acompanhou a documentação da Audiência Pública nº 06, de 2022 (Documento SEI nº 11375074):

“Dado o exposto, resta claro que a viabilidade econômica do serviço de TRIP deve ser avaliada como a capacidade econômica da transportadora em prestar os serviços objetos do pleito de autorização. (...)

Por sua vez, a capacidade econômica da transportadora corresponde à qualidade atribuída à empresa transportadora, que representa o atendimento a requisitos exigidos para comprovação de sua regularidade jurídico-econômica, bem como a disponibilidade de recursos financeiros e patrimoniais necessários à prestação dos serviços objetos do pleito de autorização, e que, por isso, expressa a viabilidade econômica da autorização a ser delegada.”

Assim, tal proposta foi submetida à Audiência Pública nº 06, de 2022, conforme disposto na minuta de Resolução, no capítulo que versa sobre as definições:

"Art. 2º Para fins desta Resolução, considera-se:

(...)

XXXII - inviabilidade econômica: condição caracterizada pela identificação de indisponibilidade de recursos financeiros e patrimoniais necessários à prestação dos serviços objeto do pleito de autorização da transportadora requerente ou pelo não atendimento aos requisitos necessários à comprovação de sua regularidade jurídico-econômica;"

Encerrado o prazo para recebimento das contribuições, a equipe técnica procedeu à análise das contribuições enviadas pela sociedade e, no que se refere à inviabilidade econômica, concluiu por manter a proposta e submeter a minuta de Resolução à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), conforme procedimento estabelecido pela Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT.

### 8.1.1 Da análise jurídica pela PF-ANTT

A análise da proposta pela PF-ANTT se deu por meio do Parecer nº 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 16006717), constante no Processo 50500.048993/2022-51 referente à Audiência Pública nº 06/2022.

Conforme ressaltado pela PF-ANTT em seu Parecer, a "análise restringe-se a aspectos eminentemente jurídicos que envolvem o processo de controle e participação social encabeçado pela SUPAS e a juridicidade da nova proposta de resolução para disciplinar a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização."

Dessa forma, a PF-ANTT procedeu à análise eminentemente jurídica das conclusões da equipe técnica sobre o conceito de inviabilidade econômica presente no art. 47-B da Lei nº 10.233, de 2001.

De início, a PF-ANTT destacou o entendimento adotado pela equipe técnica:

"63. (...) Para a SUPAS, e segundo constou da minuta de resolução, a análise de viabilidade é decorrência da aferição do atendimento às exigências de capacidade técnica, operacional e econômica pelo transportador pleiteante à autorização. Em outras palavras, o preenchimento - ou não - dos requisitos específicos, de natureza técnica, operacional e econômica pelo operador, é que permitirá identificar a viabilidade, ou não, da autorização a ser delegada.

64. Ou seja, construiu-se na SUPAS a lógica segundo a qual se a requerente deixa de atender às condições de capacidade técnica para prestar o serviço, o requerimento será indeferido por inviabilidade técnica de se delegar a autorização. A inviabilidade da operação proposta pela empresa, diante do desatendimento das exigências mínimas de capacidade técnica, importaria no indeferimento de seu pleito e isso representaria limitar o número de autorizações. O mesmo raciocínio foi usado para as três hipóteses de inviabilidade técnica, econômica e operacional. (grifo nosso)"

A partir desse destaque, a PF-ANTT procedeu à análise do dispositivo da Lei e das contribuições recebidas e concluiu que o entendimento adotado pela equipe técnica não atendia, não âmbito de análise de competência da PF – ANTT (análise de aspectos eminentemente jurídicos), ao que se propunha a Lei:

"65. Ocorre que a Lei tratou separadamente, porque distintas, as análises de inviabilidade, cujos critérios devem ser definidos conforme o § 1º art. 47-B, dos requisitos de acessibilidade, segurança e capacidade técnica, operacional e econômica a serem comprovados pela empresa requerente, cuja regulamentação é mencionada no § 3º do mesmo artigo.

(...)

67. Quis, no entanto, o art. 47-B que a ANTT tivesse meios de limitar o número de novas autorizações, se excepcionalmente se defrontasse com um cenário de inviabilidade, ainda que todos os requerentes atendessem por completo aos requisitos de capacidade técnica, operacional e econômica.

68. Para isso, a lei impôs a obrigatoriedade de definição de critérios que norteiem e balizem o que deve ser considerado inviável a ponto de limitar o número de novos operadores."

Assim, após a análise supracitada, os autos retornaram a esta SUPAS e, de forma a atender às recomendações da PF-ANTT, os estudos foram retomados a fim de adequar o conceito de inviabilidade econômica ao disposto na Lei segundo as diretrizes apresentadas pela PF-ANTT e, por consequência, definir os critérios de avaliação da ocorrência de inviabilidade econômica dos serviços.

### 8.1.2 Das premissas dos estudos

Antes de promover à análise das alternativas estudadas, cumpre destacar os seguintes trechos do Parecer da PF-ANTT:

"6. A lei, ao decretar não haver limite ao número de autorizações, parte da presunção de que, de regra, há viabilidade econômica, técnica e operacional. A viabilidade deve ser, portanto, presumida, e a inviabilidade, cabalmente demonstrada.

(...)

8. a Lei não avançou, a nosso ver propositadamente, em dizer qual inviabilidade deve ser aferida, se inviabilidade da linha, de um conjunto de linhas ou de um mercado específico ou de um cenário de exploração do serviço visto de forma abrangente. E não o fez porque o legislador sabe que tão somente o regulador (ANTT) tem autoridade, conhecimento e experiência suficientes para conceituar, definir e delimitar sobre o que merece ser aferido.

9. Parece indiscutível que a aferição de inviabilidade não deve ter o operador - ou seu faturamento - como medida, mas sim a adequada prestação do serviço do ponto de vista do usuário. A Lei não exige da ANTT o estabelecimento de número de "vagas" a serem observadas em determinada linha de transporte rodoviário de passageiros, mas lhe impôs definir critérios ou indicadores técnicos e econômicos que identifiquem uma exploração da atividade de transporte a tal ponto ineficiente que possa colocar em risco a adequada prestação dos serviços, sobretudo se isso puder refletir na segurança dos passageiros."

Assim, os estudos partiram de 7 (sete) premissas, advindas principalmente das recomendações da PF-ANTT e das decisões do TCU, no bojo do TC 033.359/2020-2 - Acórdão 230/2023 – TCU – Plenário, e do STF, nas ADI 5549 e 6270:

Premissas	Justificativa
Os serviços de TRIP têm natureza de serviço público.	A regulação no Trip se impõe em razão ordenamento constitucional, que, no seu art. 21, inciso XII, alínea "e", estabelece que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Assim, por se tratar de um serviço público, que deve ser prestado pelo Estado, de maneira direta ou indireta, a autorização ganha contornos jurídicos próprios, como é o caso da necessidade de assegurar a adequada prestação do serviço (art. 20, inciso II, "a", da Lei 10.233/2001), positividade da inviabilidade técnica, econômica e operacional (art. 47-B da Lei 10.233/2001), a realização de processo seletivo público (art. 47-B, § 2º, da Lei 10.233/2001), a necessidade de comprovação de capacidade técnica, operacional e econômica da empresa (art. 47-B, § 3º, da Lei 10.233/2001), a possibilidade na intervenção no mercado (art. 47-C da Lei 10.233/2001) e a definição de características específicas para o objeto (art. 47-A da Lei 10.233/2001).

Premissas	Justificativa
	<p>Por isso, mesmo que a prestação dos serviços seja realizada por particular, esta sujeita-se a restrições impostas pelo Poder Público, pois a titularidade desses serviços pertence ao Estado. Assim, independentemente de qualquer alteração do marco regulatório, essa deve sempre observar como limite mínimo a garantia de manutenção da prestação adequada ao usuário.</p> <p>No caso específico do TRIP, o papel do Poder Público está respaldado basicamente em motivos sociais, oferta adequada e universalidade dos serviços.</p>
Como regra, não haverá limite de autorizações. A restrição ao número de autorizações é situação excepcional.	A premissa atende ao disposto no art. 47-B da Lei nº 10.233, de 2001, segundo o qual “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.”
A ANTT não preestabelecerá o número de vagas por mercado.	Ao preestabelecer o número de vagas, a ANTT estaria “desenhando” o sistema, o que seria uma característica do regime de permissão e não de autorização. No regime autorizativo cabe a cada operador definir a melhor estratégia econômica, técnica e operacional para um determinado serviço.
A viabilidade deve ser presumida e a inviabilidade, demonstrada	Em conformidade com o disposto no art. 47-B da Lei nº 10.233, de 2001, que trata a restrição ao número de autorizações como algo excepcional, a inviabilidade deve ser demonstrada com dados claros e objetivos, ou seja, avaliada <i>a posteriori</i> , a partir de resultados da efetiva operação (prestação dos serviços) – para tanto, os estudos concluíram pelo uso de indicadores para fins de aferição da inviabilidade econômica (conforme detalhado na Nota Técnica 3990/2023/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (SEI 17596641).
Análise do mercado e não das empresas que operam este mercado	O foco da análise é prevenir que uma exploração da atividade de transporte seja a tal ponto ineficiente que possa colocar em risco a adequada prestação dos serviços. Não deve ser objetivo da análise a garantia do faturamento de uma empresa, sobretudo as incumbentes – novamente, tal lógica iria contra a natureza do regime autorizativo, onde a viabilidade e o risco do negócio são de inteira responsabilidade do operador, que deve avaliá-lo na medida de seus planos de negócio, inexistindo qualquer garantia de rentabilidade ou de equilíbrio econômico-financeiro.
A prestação inadequada do serviço pela transportadora não pode ser admitida, não pode representar um custo atribuído ao usuário	O foco da análise é prevenir que uma exploração da atividade de transporte seja a tal ponto ineficiente que possa colocar em risco a adequada prestação dos serviços. Não deve ser objetivo da análise a garantia do faturamento de uma empresa, sobretudo as incumbentes – novamente, tal lógica iria contra a natureza do regime autorizativo, onde a viabilidade e o risco do negócio são de inteira responsabilidade do operador, que deve avaliá-lo na medida de seus planos de negócio, inexistindo qualquer garantia de rentabilidade ou de equilíbrio econômico-financeiro.
Garantia de uma concorrência mínima nos mercados	De forma a garantir minimamente a concorrência nos serviços do TRIP, somente serão objeto de análise da ocorrência de inviabilidade econômica os mercados atendidos por empresas de, no mínimo, dois grupos econômicos distintos. Assim, da mesma forma que apresentado no item acima, mercado que operado por uma única empresa, ou por mais de uma empresa de um único grupo econômico, deve ter a contestabilidade garantida.

Partindo dessas premissas e do parecer da PF-ANTT, apresenta-se uma análise das alternativas avaliadas quanto ao objeto da avaliação econômica.

### 8.1.3 Alternativas analisadas

#### Alternativa 1

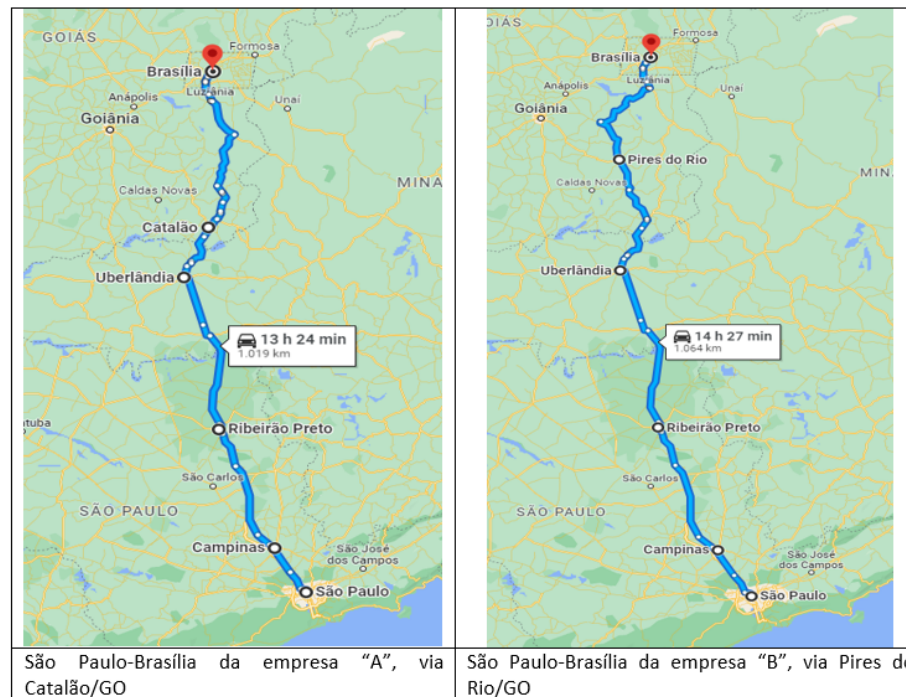
A primeira alternativa apresentada propõe analisar a ocorrência de inviabilidade da linha, incluindo a seção principal e seções intermediárias, se houver.

Toma-se como exemplo uma ligação São Paulo/SP-Brasília/DF:

A empresa “A” opera a ligação atendendo aos pontos terminais e aos municípios de Campinas/SP, Ribeirão Preto/SP, Uberlândia/MG e Catalão/GO, percorrendo as vias SP-330, BR-050 e BR-040.

Já a empresa “B” solicita autorização para também operar uma ligação São Paulo/SP-Brasília/DF, atendendo aos municípios Campinas/SP, Ribeirão Preto/SP, Uberlândia/MG e Pires do Rio/GO, percorrendo as vias SP-330, BR-050, BR-352, GO-010 e BR-040.

**Figura 7:** Ilustração do itinerário de cada serviço



Nessa alternativa, não há análise de inviabilidade econômica da solicitação feita pela empresa "B", uma vez que a linha São Paulo/SP-Brasília/DF por ela proposta não é igual à linha São Paulo/SP-Brasília/DF operada pela empresa "A", ainda que as linhas tenham a maioria das seções e itinerários coincidentes – a única diferença reside no trecho compreendido entre Uberlândia/MG e Brasília/DF.

Como vantagem, a metodologia de avaliação da eficiência da operação passaria a ser aplicada a todo um conjunto de mercados inseridos em uma linha, o que poderia trazer uma análise mais completa possível da eficiência da operação de um serviço.

Já a desvantagem se apresenta no próprio conceito da linha: ela não é uma mera ligação entre dois pontos terminais, ela inclui também os pontos intermediários e o itinerário percorrido.

A análise de inviabilidade econômica neste cenário somente é possível comparando duas linhas de mesmas características (seção principal, seções intermediárias e itinerário). Qualquer tentativa de se analisar duas linhas com características distintas (ainda que mínimas) pode gerar resultados inconsistentes e altamente questionáveis.

A ANTT não pode pré-estabelecer as linhas do TRIP, ou seja, a forma de prestação dos serviços pelas operadoras (linha). Trata-se de uma prerrogativa da transportadora em um regime de autorização, que é caracterizado pela livre competição, em que cabe a cada operador definir a melhor estratégia econômica, técnica e operacional para um determinado serviço – nisso incluídas a escolha do itinerário e da forma de atendimento dos mercados.

### **Alternativa 2**

Na proposta do novo marco regulatório do TRIP apresentada na Audiência Pública nº 06, de 2022, o objeto do Termo de Autorização é a "prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sem caráter de exclusividade, entre dois municípios de Unidades da Federação (UF) distintas, onde serão iniciadas e finalizadas todas as operações de transporte a serem executadas pela autorizatária.

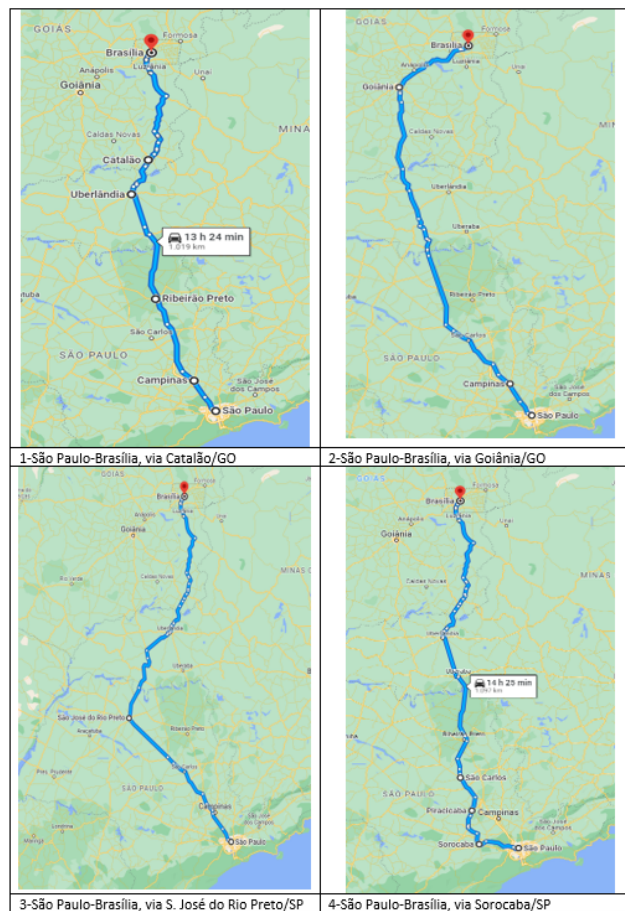
A segunda alternativa apresentada propõe analisar a ocorrência de inviabilidade dos Termos de Autorização apresentados originalmente na Audiência Pública nº 06, de 2022.

Toma-se como exemplo a ligação São Paulo/SP-Brasília/DF como objeto do Termo de Autorização da empresa "A". Com esse ato de outorga, a empresa pode executar linhas diversas (com itinerários e seções intermediárias distintas), desde que todas as linhas tenham como seção principal a ligação São Paulo/SP-Brasília/DF. Supõe-se que essa empresa opere três linhas no âmbito deste Termo de Autorização:

1. São Paulo/SP-Brasília via Catalão/GO
2. São Paulo/SP-Brasília via Goiânia/GO
3. São Paulo/SP-Brasília via São José do Rio Preto/SP

Já a empresa "B" solicita autorização para operar a ligação São Paulo/SP-Brasília/DF e, inicialmente pretende operar três linhas, sendo duas delas idênticas às operadas pela empresa "A" e uma distinta:

1. São Paulo/SP-Brasília via Catalão/GO
2. São Paulo/SP-Brasília via Goiânia/GO
3. São Paulo/SP-Brasília via Sorocaba/SP

**Figura 8:** Linhas operadas por "A": 1, 2 e 3 e Linhas pretendidas por "B": 1, 2 e 4

Nesta alternativa, a avaliação da inviabilidade econômica fica restrita ao mercado São Paulo/SP-Brasília/DF, que é o objeto de outorga. Como vantagem, há uma simplificação da análise – somente as seções principais seriam avaliadas que são, na maioria das situações, os de maior relevância econômica e, portanto, objeto de maior concorrência.

No entanto, a alternativa apresenta as seguintes desvantagens:

- Desconsidera as seções intermediárias: nem toda seção intermediária é irrelevante do ponto de vista econômico. Como se observa no exemplo, o mercado São Paulo/SP-Goiânia/GO, um dos mercados de maior movimentação de passageiros (e, portanto, de maior atratividade econômica), é seção intermediária de uma das linhas São Paulo/SP-Brasília/DF.
- As restrições impostas à entrada de novos operadores em uma ligação existente podem resultar em desatendimento de mercado. Como se observa no exemplo, se houver restrição à entrada da empresa "B" na ligação São Paulo/SP-Brasília/DF, poderá não haver atendimento aos mercados de uma das linhas propostas (São Paulo/SP-Brasília/DF via Sorocaba/SP), que não são atendidos pela empresa "A".
- Um mercado atendido como seção intermediária de uma linha vinculada a determinado Termo de Autorização pode ser atendido como seção principal de uma linha vinculada a outro Termo de Autorização. No exemplo, o mercado São Paulo/SP-Goiânia/GO, atendido como seção intermediária de uma das linhas do Termo de Autorização da ligação São Paulo/SP-Brasília/DF, pode ser o próprio objeto de Termo de Autorização. Portanto, esta alternativa não considera esses impactos cruzados entre Termos de Autorização distintos, comprometendo o resultado da análise.

### Alternativa 3

A terceira alternativa apresentada propõe analisar a ocorrência de inviabilidade econômica dos mercados (pares origem-destino) do TRIP.

A alternativa apresenta como vantagem uma análise completa de todos os mercados do TRIP, independentemente do tamanho do mercado e de como ele é operado – não se analisa a linha em que esse mercado é atendido, nem se é seção principal ou secundária.

Essa alternativa, contudo, significaria a análise de cerca de 19 mil mercados em números atuais (mercados em que houve registro de demanda de mar/22 a mar/23). Considerando que, de um universo de 19 mil mercados, poucos são aqueles considerados atrativos economicamente (capaz de gerar demanda autônoma) e grande parte tem como característica um mero aproveitamento operacional (o mercado não é capaz de gerar demanda autônoma – a ineficiência é intrínseca ao mercado, decorrendo de fatores como pequena população atendida ou grandes distâncias entre os núcleos populacionais), têm-se um dispêndio de recursos financeiros, humanos e tecnológicos na análise de mercados secundários do ponto de vista econômico, constituindo um mero fardo regulatório. Também não se vê sentido em restringir a entrada nesses mercados dito secundários e, pior, de se realizar inúmeros processos seletivos para esses mercados.

Além disso, nesta alternativa, mercados de características distintas seriam objeto da mesma avaliação de eficiência da operação. Como exemplo, o mercado Jaguariaíva/PR-Capão Bonito/SP, que teve movimentação de 127 passageiros no período de março/22 a março/23, seria objeto da mesma avaliação que o mercado São Paulo/SP-Rio de Janeiro, que teve movimentação de 2.314.796 passageiros no mesmo período, segundo dados do MONITRIIP.

#### **Alternativa 4**

Assim como na alternativa anterior, a quarta alternativa tem os mercados como o objeto de análise. No entanto, nesta alternativa nem todos os mercados seriam objeto de avaliação.

Para que isso fosse possível, seria necessário segregarmos os mercados em duas categorias: a) MERCADOS PRINCIPAIS: aqueles cujos pares de municípios de Unidades da Federação distintas onde há potencial de passageiros capaz de gerar demanda para a exploração econômica autônoma de uma ligação; e b) MERCADOS SUBSIDIÁRIOS: aqueles cujos pares de municípios apresentam pequeno potencial de geração de demanda para exploração econômica autônoma de uma ligação.

Como não há diferenciação clara na legislação sobre esses dois tipos de mercado, a proposta teria que ter uma metodologia para fazer essa diferenciação. Para facilitar essa tarefa, o ideal seria a utilização de parâmetros já definidos nas normas da Agência. Partindo disso, como será detalhado abaixo, todos os mercados seriam classificados em função da movimentação de passageiros em determinado período, dividido pelo Índice de Aproveitamento Padrão (IAP) de um veículo, que é equivalente a 61% da lotação de um veículo padrão de 46 poltronas, ou 28 poltronas<sup>[1]</sup>.

Somente seriam objeto de análise da ocorrência de inviabilidade econômica os mercados classificados como principais. Já os mercados subsidiários não entrariam na avaliação.

Como vantagem, a alternativa diminui o tamanho da análise em relação à alternativa 3. Se na alternativa anterior se avaliava a viabilidade econômica de cerca de 19 mil mercados, na alternativa 4 o número de mercados avaliados cai drasticamente para aproximadamente 1 mil, visto que apenas 5% dos mercados, em dados atuais, estariam classificados como mercados principais. E são justamente esses mercados, os de maior atratividade econômica, que dão principalmente sustentação econômica aos mercados subsidiários e, em última análise, à rede de transportes.

Uma possível desvantagem seria quanto às mudanças que podem ocorrer ao longo do tempo e, em determinado período, um mercado subsidiário se comportar como mercado principal e vice-versa. De forma a mitigar esse problema, propõe-se que a classificação seja atualizada anualmente, de forma a acompanhar as variações da demanda.

#### **8.1.4 Análise das alternativas propostas**

Na sequência, apresenta-se uma análise técnica (análise multicritério) quanto às opções avaliadas.

As opções quanto ao objeto da análise da ocorrência de inviabilidade econômica são avaliadas considerando os seguintes atributos:

- Grau de abertura a novos operadores;
- Facilidade de identificação da inviabilidade econômica;
- Facilidade de gestão do processo de análise de inviabilidade econômica;
- Confiabilidade da análise; e
- Facilidade em monitorar a ocorrência ou não de inviabilidade econômica

#### **Atributo 1: Grau de Abertura a novos operadores**

Entende-se que alternativa 1 é a menos restritiva para esse atributo, visto que, para fins de análise, é necessário comparar linhas idênticas – basta uma pequena diferença no itinerário de uma linha proposta em comparação com uma linha existente, que ela não será objeto de análise. Na prática, haveria uma abertura sem nenhuma restrição.

A alternativa 4 é a segunda melhor alternativa para esse atributo, uma vez que ela mantém uma abertura irrestrita a mercados subsidiários, aplicando restrição somente aos mercados principais, o que hoje representa cerca de 5% do total de mercados.

A alternativa 3 é a terceira melhor alternativa para esse atributo, por restringir todos os mercados.

Já a alternativa 2 se apresenta como a pior para esse atributo porque ela limita exponencialmente o acesso aos principais mercados e impacta consideravelmente os mercados secundários, com grande risco de desatendimento desses mercados.

#### **Atributo 2: Facilidade de identificação da inviabilidade econômica**

Entende-se que alternativa 4 é a melhor alternativa para esse atributo, visto que são analisados apenas pares origem-destino.

A alternativa 3 também analisa somente pares origem-destino, no entanto, ela considera a análise de mercados que, por sua natureza, já não são atrativos economicamente, o que acaba se tornando um fardo regulatório.

A alternativa 1 é a terceira melhor para esse atributo, uma vez que a análise é mais ampla que as anteriores: os mercados principais e secundários de uma linha serão objetos de uma mesma análise.

Já a alternativa 2 se apresenta como a pior para esse atributo, já que serão objeto de uma mesma análise um conjunto de linhas, em que cada uma delas haverá um conjunto de mercados principais e secundários.

#### **Atributo 3: Facilidade de gestão do processo de análise de inviabilidade econômica**

Entende-se que alternativa 4 é a melhor alternativa para esse atributo, visto que o tamanho da análise é o menor entre todas as alternativas, o que torna a alternativa 4 de melhor gestão – considerando os serviços atualmente prestados, em torno de 1 mil mercados estariam classificados como principais.

A alternativa 2 se apresenta como a segunda melhor alternativa para esse atributo – considerando os serviços atualmente prestados, se convertidos para Termos de Autorização na forma proposta nesta alternativa, a estimativa do tamanho da análise seria em torno de 1.800.

A alternativa 1 apresenta o segundo menor tamanho de análise, sendo, portanto, a terceira melhor alternativa para esse atributo – considerando os serviços prestados atualmente, a estimativa seria em torno de 2.300 linhas.

Já a alternativa 3 se apresenta como a pior alternativa para esse atributo, uma vez que o tamanho da análise é o maior de todos – considerando os serviços prestados atualmente, a estimativa seria em torno de 19 mil mercados.

#### **Atributo 4: Confiabilidade da análise**

Entende-se que alternativa 4 é a melhor alternativa para esse atributo, visto que a análise fica restrita a mercados relevantes.

A alternativa 3 é a segunda melhor alternativa para esse atributo, se diferenciando da alternativa 4 somente em função do tamanho da análise – ela considera, desnecessariamente, os mercados cuja não atratividade econômica já é inerente a eles.

A alternativa 1 se mostra como a terceira melhor alternativa para esse atributo, visto que desconsidera os impactos que uma linha provoca em outra linha.

Já alternativa 2 se mostra como a pior alternativa para esse atributo, por desconsiderar os impactos de um Termo de Autorização em outros Termos de Autorização, ainda que distintos, mas que possuam uma ou mais linhas que podem ser impactadas pelo novo Termo de Autorização.

**Atributo 5: Facilidade em monitorar a ocorrência ou não de inviabilidade econômica**

Entende-se que alternativa 4 é a melhor alternativa para esse atributo, visto que o objeto de monitoramento será o mercado, independentemente das linhas em que ele é atendido. Então, não há risco de o monitoramento ser comprometido por outros fatores.

A alternativa 3 é a segunda melhor alternativa para esse atributo, se diferenciando da alternativa 4 somente em função do número de mercados a serem monitorados – ela considera, desnecessariamente, os mercados cuja não atratividade econômica já é inerente a eles.

A alternativa 2 é a terceira melhor alternativa para esse atributo, uma vez que o monitoramento se restringiria ao par origem-destino objeto do Termo de Autorização. No entanto, a alternativa não monitora o impacto que um Termo de Autorização, cujo par origem-destino seja, por exemplo, São Paulo/SP-Goiânia/GO, possa sofrer pelo Termo de Autorização com par origem destino Curitiba/PR-Brasília/DF, se ele operar uma linha Curitiba/PR-Brasília/DF com seção em São Paulo/SP-Goiânia/GO – o que, nessa hipótese, seria permitido sem prévia análise da ocorrência de inviabilidade econômica.

A alternativa 1 pode ser considerada a pior alternativa para esse atributo, uma vez que o monitoramento se restringiria à linha. Neste cenário, se desconsidera, por exemplo, o impacto que uma linha São Paulo/SP-Goiânia/GO sem seções intermediárias possa sofrer pelas linhas São Paulo/SP-Goiânia/GO via Ribeirão Preto/SP, São Paulo/SP-Goiânia/GO via Barretos/SP, Curitiba/PR-Brasília/DF e até por uma hipotética linha Pelotas/RS-Fortaleza/CE via São Paulo/SP e Goiânia/GO.

A tabela 1 sintetiza as considerações apresentadas:

**Tabela 1:** Análise multicritério das opções de objeto de inviabilidade econômica



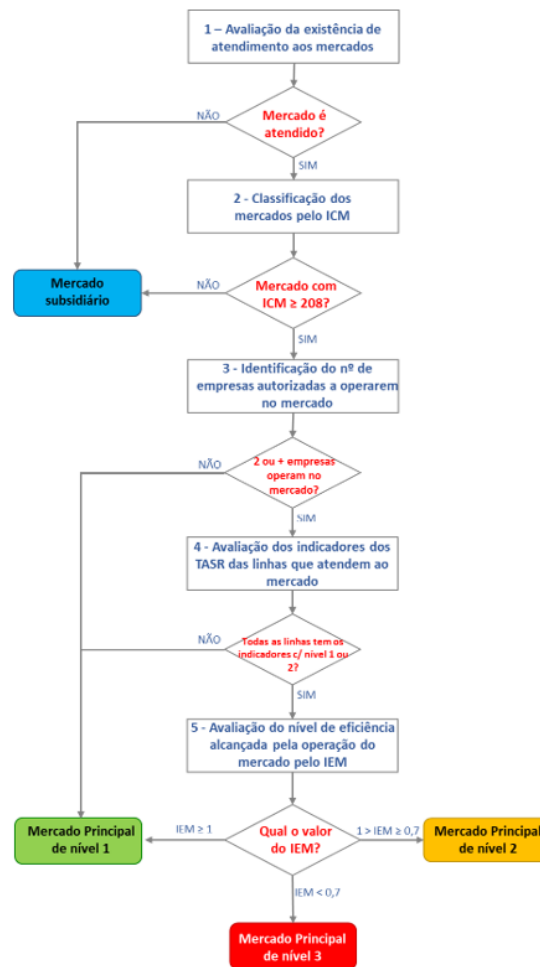
ATRIBUTOS	<u>Alternativa 1</u> Análise por linha	<u>Alternativa 2</u> Análise por par O/D objeto da autorização	<u>Alternativa 3</u> Análise por mercado	<u>Alternativa 4</u> Análise por mercado principal
Grau de abertura a novos operadores	1	4	3	2
Facilidade de identificação da inviabilidade econômica	3	4	2	1
Facilidade de gestão do processo de análise de inviabilidade econômica	3	2	4	1
Confiabilidade da análise	3	4	2	1
Facilidade em monitorar a ocorrência ou não de inviabilidade econômica	4	3	2	1
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>6</b>

Pelo exposto, somando-se as classificações em cada atributo analisado acima, partindo do mais adequado (nota 1) para o menos adequado (nota 4), **a menor pontuação indica a Alternativa 4 (análise dos mercados principais) como a melhor alternativa.**

#### 8.1.5 Modelo proposto

Tendo como base as premissas apresentadas no tópico alhures e a escolha do mercado principal como objeto da análise da inviabilidade econômica, foram estabelecidos critérios objetivos para avaliar o alcance de uma situação próxima a de equilíbrio no mercado, com a maximização de qualidade e da eficiência na prestação dos serviços. Para tanto, desenvolveu-se o seguinte método de avaliação:

**Figura 9:** Método de avaliação da inviabilidade econômica dos mercados do TRIP



O método apresentado pelo fluxograma da Figura 8 considera cinco etapas. A primeira delas é a avaliação da existência de atendimento por serviços de TRIP no mercado. Caso seja um mercado desatendido, ele não passará inicialmente pelo crivo da avaliação de viabilidade econômica, haja vista que, como não há empresa explorando o serviço, presume-se a sua viabilidade. Assim, tão logo entre em vigor a norma, as empresas habilitadas poderão requerer autorização para sua exploração, observada a prioridade de análise de migração das linhas exploradas por meio de TAR/LOP para o novo Termo de Autorização – TASR. Caso seja atendido, passar-se-á para a próxima etapa, a classificação do mercado.

Seguindo a lógica prevista no Decreto nº 2.521, de 20 de março, de 1998, diferenciou-se dois tipos de mercados, classificados como mercados principais e mercados subsidiários<sup>[2]</sup>. Um mercado principal corresponde ao par de municípios de Unidades da Federação distintas, onde há potencial de passageiros capaz de gerar demanda para a exploração econômica autônoma de uma ligação. Já um mercado subsidiário representa o par de municípios de Unidades da Federação distintas que apresenta pequeno potencial de geração de demanda para exploração econômica autônoma de uma ligação. São mercados cuja exploração comercial só tende a ser atrativa, financeiramente, quando inseridos em uma linha juntamente com outro(s) mercado(s) principal(is).

Desse modo, só serão objetos de avaliação de viabilidade econômica os mercados principais. Isso se deve ao fato de que os mercados subsidiários não apresentam demanda suficiente para viabilizar, por si só, a operação de um serviço de transporte. Então, não faz sentido avaliar a viabilidade econômica deles. São mercados acessórios, que geram demanda marginal para a operação de um serviço de transporte.

Para considerar um mercado como principal, ou seja, aquele com potencial de passageiros capaz de viabilizar a exploração econômica autônoma de uma ligação, foram estabelecidas as seguintes premissas:

- Para o atendimento da demanda de passageiros, desse mercado, ao longo do período de um ano<sup>[3]</sup>, forem necessárias, pelo menos, 208 (duzentas e oito) viagens. Esse mínimo de 208 viagens corresponde à quantidade de viagens para atender à regularidade mínima estabelecida na proposta de regulamentação (1 viagem semanal por sentido – aproximadamente 104 viagens/ano) por duas empresas (resultando em 208 viagens/ano);
- A operação desse mínimo de 208 (duzentas e oito) viagens deverá ocorrer em regime de eficiência, considerada como a operação em que for alcançado um Índice de Aproveitamento Padrão – IAP de 61% (sessenta e um por cento), padrão de eficiência a ser alcançado conforme planilha tarifária utilizada para a estimativa de custo médio por quilometragem percorrida dos serviços de TRIP, estabelecida na Resolução 1.508, de 05 de julho de 2006, e usada até o início da vigência do regime de liberdade tarifária no setor, em 2019; e

- Para o cálculo da operação em regime de eficiência serão considerados veículos de 46 lugares<sup>[4]</sup>.

Assim, será considerado um mercado principal aquele que necessitar de, pelo menos, 208 (duzentos e oito) viagens/ano para atender à sua demanda observada ao longo de um ano, a partir de viagens realizadas com 61% de ocupação do veículo, considerando um veículo com 46 lugares.

Aqui, cumpre-nos ressaltar que o Índice de Aproveitamento Padrão, principal parâmetro de eficiência para serviços de transporte de passageiros, mede o nível de adequação da oferta de serviços à demanda da linha, da empresa ou do sistema<sup>[5]</sup>. Corresponde à relação de poltronas ocupadas por poltronas ofertadas, considerando a ocupação relativa do serviço, em todas as suas seções, calculado como a divisão do total do produto "passageiros x km" pelo produto do total de "lugares ofertados x km", expresso em % (porcentagem)<sup>[6]</sup>.

Tais critérios podem ser sintetizados pelo Indicador de Classificação de Mercado - ICM, conforme equação a seguir:

$$ICM = \frac{PAX}{28}$$

em que:

ICM = Indicador de Classificação de Mercado;

PAX = Movimentação de passageiros nos últimos 12 (doze) meses, contados a partir da data de início da apuração, obtida a partir da diferença do número de registros de bilhetes válidos da viagem e o número de registro de cancelamento de bilhetes recebidos válidos da viagem, não consideradas as gratuidades.

O denominador do índice (28) corresponde à ocupação de um veículo padrão considerado (46 lugares) com um IAP de 61% (sessenta e um por cento).

Anualmente, a ANTT fará a classificação dos mercados com base no ICM. Assim, serão considerados como mercados principais aqueles cujo ICM resultar em um valor igual ou maior que 208 (duzentos e oito). Os demais, cujo ICM resultar em um valor menor, serão considerados mercados subsidiários.

A terceira etapa é a identificação do número de empresas autorizadas a operarem em cada mercado principal identificado. Os mercados que estejam sendo atendidos por, no mínimo, duas autorizadas de grupos econômicos distintos ao longo dos últimos 12 meses, contados do início da apuração do ICM, serão avaliados nas próximas etapas quanto ao nível de eficiência alcançado na operação do mercado, em termos de qualidade e eficiência relacionada à modicidade nos preços.

Já os mercados principais operados por uma única empresa, ou por mais de uma empresa de um único grupo econômico, serão classificados como mercados principais de nível 1, nível com menor restrição à entrada de novas empresas habilitadas. Isso ocorre porque tais mercados não apresentam situação de concorrência e, a regra, é a promoção da competição. Portanto, é salutar que seja permitida a ampliação do nível de concorrência nesses mercados.

A quarta etapa é a avaliação do nível de qualidade com que os serviços são prestados em cada mercado principal operado por, pelo menos, duas empresas de grupos econômicos distintos. Conforme premissa adotada, a restrição ao número de autorizações é situação excepcional, que ocorrerá somente quando (e enquanto) o mercado atingir a situação de equilíbrio, com maximização de eficiência e de qualidade na prestação dos serviços.

Assim, considerando que a maximização da qualidade é parâmetro que precisa ser considerado para que ocorra a situação de equilíbrio e que a sua avaliação precisa se dar por meio de critérios objetivos, usar-se-á os indicadores dos Termos de Autorização como meios de avaliação. Para que ocorra a situação de inviabilidade econômica, os termos de autorização das linhas que atendem ao mercado em análise deverão ter, em todos os indicadores considerados, resultados de níveis 1 ou 2.

Além de medirem a qualidade do serviço ao usuário, em termos de regularidade, confiabilidade, generalidade de acesso e pontualidade, os indicadores refletem o nível de transparência das transportadoras para com a ANTT, em relação aos serviços prestados. Para a avaliação da ocorrência de inviabilidade econômica dos serviços, conforme proposta elaborada, serão necessários, por exemplo, dados de demanda e dos bilhetes de passagem, que precisam ser representativos da realidade para que se possa avaliar e demonstrar eventual situação de inviabilidade.

Para tanto, é preciso que todos os termos de autorizações que atendam a um dado mercado estejam com resultado satisfatório no índice de transmissão de bilhetes, por exemplo. Caso contrário, não se terão dados suficientes para que se possa avaliar e demonstrar eventual situação de inviabilidade econômica. Se as autorizadas não enviarem os dados que alimentarão os indicadores, o modelo presume que elas não estão prestando o serviço de maneira adequada, o que enseja a contestabilidade do mercado, de modo a restabelecer e, até mesmo, otimizar a qualidade do serviço e de seu preço.

Nessa etapa de avaliação qualitativa, serão considerados os indicadores de cumprimento de viagens, de pontualidade, de transmissão de bilhetes, de generalidade e de confiabilidade. As equações relativas a cada um desses indicadores são apresentadas a seguir:

#### **Índice de Cumprimento de Viagens - ICV:**

$$ICV = \frac{n_{vv}}{n_{vh}} * 100$$

em que,

ICV – índice de cumprimento de viagens, em valor percentual (%);

nvv – número de viagens transmitidas e consideradas válidas; e

nvh – número de viagens cadastradas e habilitadas no período.

Os resultados do indicador serão enquadrados como:

- nível 1: para ICV igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 2: para ICV igual ou superior 85% (oitenta e cinco por cento) e inferior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 3: para ICV igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) e inferior a 85% (oitenta e cinco por cento); e
- nível 4: para ICV inferior a 75% (setenta e cinco por cento) ou indefinido.

## 2. Índice de Transmissão de Bilhetes de Passagem - ITB:

$$ITB = \left( \frac{1}{n_{vh}} \sum_{i=1}^n PTB_i \right) * 100, \text{ em que } PTB_i = \frac{(RE_i + RN_i)}{(BP_i - BC_i)}$$

em que,

ITB – índice de transmissão de bilhetes de passagem, em valor percentual (%);

$n_{vh}$  – número de viagens cadastradas e habilitadas no período;

PTBi – percentual de transmissão de bilhetes de passagem da viagem i;

REi – registros de embarque (*check-in*) recebidos válidos da viagem i;

RNi – registros de não embarque (*no-show*) recebidos válidos da viagem i;

BPi – número de registros de bilhetes de passagem recebidos válidos da viagem i; e

BCi – número de registros de cancelamento de bilhetes de passagem recebidos válidos da viagem i.

O percentual de transmissão da viagem i (PTBi) será considerado nulo quando:

- o denominador do PTBi resultar em valor igual a zero ou a número negativo ou quando não houver registros de bilhetes recebidos válidos da viagem i;
- o somatório dos registros de embarque e de não embarque na viagem i for superior à subtração dos registros de bilhetes emitidos pelos registros de bilhetes cancelados.

Os resultados do indicador serão enquadrados como:

- nível 1: para ITB igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 2: para ITB igual ou superior a 85% (oitenta e cinco por cento) e inferior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 3: para ITB igual ou superior 75% (setenta e cinco por cento) e inferior a 85% (oitenta e cinco por cento); e
- nível 4: para ITB inferior a 75% (cinquenta por cento) ou indefinido.

## 3. Índice de Pontualidade - IPO:

$$IPO = \frac{n_{va}}{n_{vv}} * 100$$

em que,

IPO – índice de pontualidade, em valor percentual (%); e

$n_{va}$  – número de viagens transmitidas e consideradas válidas iniciadas com atraso inferior a 10 (dez) minutos no ponto inicial da linha, em relação ao horário cadastrado e habilitado no sistema; e

$n_{vv}$  – número de viagens transmitidas e consideradas válidas.

Os resultados do indicador serão enquadrados como:

- nível 1: para IPO igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 2: para IPO igual ou superior 85% (oitenta e cinco por cento) e inferior a 95% (noventa e cinco por cento);
- nível 3: para IPO igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) e inferior a 85% (oitenta e cinco por cento); e
- nível 4: para IPO inferior a 75% (setenta e cinco por cento) ou indefinido.

## 4. Índice de Generalidade - IGE:

$$IGE = \frac{n_{vc}}{n_{vh}} * 100$$

em que,

IGE – indicador de generalidade, em valor percentual (%);

nvc – número de viagens transmitidas e consideradas válidas, em que o serviço convencional foi ofertado; e

nhv – número de viagens cadastradas e habilitadas no período.

Os resultados do indicador serão enquadrados como:

- nível 1: para IGE igual ou superior a 20% (vinte por cento);
- nível 2: para IGE igual ou superior a 10% (dez por cento) e inferior a 20% (vinte por cento);
- nível 3: para IGE igual ou superior a 8% (oito por cento) e inferior a 10% (dez por cento); e
- nível 4: para IGE inferior a 8% (oito por cento) ou indefinido.

Os mercados principais atendidos por linhas que possuem todos os indicadores com resultados em nível 1 (um) ou 2 (dois) no último ciclo de avaliação passarão para a quinta etapa de avaliação. Já os mercados atendidos por linha(s) que tenha(m) algum dos seus indicadores com resultado de nível 3 (três) ou 4 (quatro) no último ciclo de avaliação serão classificados como mercados de nível 1, nível com menor restrição à entrada de novos concorrentes, haja vista que ainda existe possibilidade de melhoria nos serviços desse mercado.

A quinta e última etapa do processo avaliativo considera a segunda condição do ambiente de equilíbrio: a maximização da eficiência operacional. Como critério de análise, foi adotada a comparação entre o montante da receita total obtida pelas empresas incumbentes no mercado ao longo do período de avaliação (um ano), descontado o ICMS, em relação àquela que seria obtida pelas empresas no mesmo período considerando os preços calculados com base na Unidade Monetária de Referência de Passageiros – UMRP, unidade referencial de eficiência e modicidade nos preços considerada na proposta.

A UMRP equivale ao coeficiente tarifário do serviço convencional com sanitário em piso pavimentado previsto na Resolução 5.826, de 29 de junho de 2018<sup>[2]</sup>, atualizado monetariamente, resultando no valor R\$ 0,271847 (detalhamento dos cálculos na Nota Técnica 3990/2023/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT – SEI 17596641). A utilização da UMRP permite estimar uma receita capaz de fornecer ao operador, quando a operação se der em regime de eficiência, a cobertura dos custos diretos incorridos e do custo de capital<sup>[8]</sup> envolvido, conforme a taxa de remuneração do capital considerada na planilha tarifária utilizada para a estimativa de custo médio por quilometragem percorrida dos serviços de TRIP.

Em outras palavras, a operação dos serviços em regime de eficiência é um parâmetro de estimativa que tende a permitir aos operadores a cobertura dos seus custos diretos da operação (fixos e variáveis) e a remuneração do capital investido na operação a uma taxa de rentabilidade considerada para o setor quando do período de controle tarifário.

Assim, tem-se a receita potencial com a operação em regime de eficiência, calculada com base na UMRP, quando comparada à receita real observada no mercado a partir da demanda e do valor dos bilhetes de passagens emitidos, um parâmetro para a avaliação do nível de eficiência do conjunto de operações realizadas no mercado.

Cabe destacar que essa é uma avaliação apenas referencial para fins de controle da entrada de novas empresas no mercado. O objetivo dela não é garantir rentabilidade ao operador incumbente. Novamente, é importante frisar que, no regime autorizativo, compete ao operador a assunção do risco econômico da atividade, cabendo-lhe a adoção de estratégias para garantir a viabilidade do seu projeto operacional, sem qualquer garantia de rentabilidade ou equilíbrio econômico-financeiro na prestação do serviço por parte do Poder Público.

Sob a ótica da eficiência, será viável economicamente a outorga de novas autorizações até quando a receita real obtida pelo conjunto de transportadoras que operam no mercado for, pelo menos, igual à receita potencial estimada em regime de eficiência do mercado. Em um mercado que tenha uma receita observada maior que a receita potencial estimada em regime de eficiência, é possível que a ampliação do nível de concorrência possa melhorar o bem-estar do consumidor, por meio da redução dos preços praticados, já que o mercado nessa situação tende a representar uma oportunidade de ingresso de novas empresas com operação potencialmente lucrativa.

O cenário com o mercado nessa situação foi chamado de estágio nível 1. Para os mercados nesse nível, serão abertas janelas de entrada anuais, com acréscimo de 20% de novas autorizatárias por janela de entrada, considerando a premissa do acréscimo gradativo de concorrência. O acesso ao mercado, caso existam mais empresas interessadas em operá-lo comparativamente à quantidade de novas empresas a serem admitidas no mercado na janela de entrada, dar-se-á mediante a realização de processo seletivo público.

O alcance de um estágio de maior eficiência no mercado, com a correspondência do montante de receita real à receita potencial estimada em regime de eficiência, não significa que passe a ser inviável o ingresso de nova empresa nesse mercado. É possível, por exemplo, que novas empresas consigam, com a prática de um preço equivalente às empresas já estabelecidas no mercado, ofertar um serviço com maior qualidade aos consumidores desse mercado, o que melhora ainda mais o bem-estar dos consumidores.

Então, ainda que o mercado ultrapasse o estágio nível 1, não é cabível a restrição à entrada de novas empresas. De acordo com os ensinamentos de Pindyck e Rubinfeld (2005), nem sempre uma empresa necessita obter lucros no curto prazo. De acordo com os autores, uma empresa pode operar com prejuízos no curto prazo porque espera ter lucros no futuro, quando o preço de seu produto aumentar ou, então, quando seus custos de produção caírem, e porque seria oneroso encerrar as atividades e depois se estabelecer novamente.

Uma empresa deve se manter no negócio enquanto o preço do seu produto for maior do que o custo econômico médio de produção no nível que maximiza o seu lucro. Se não há custos irreversíveis, o custo econômico médio de produção a ser considerado pela empresa quanto à decisão em se manter ou deixar o mercado é o custo médio total da sua produção. Contudo, se ela possuiu um custo irreversível significativo, o qual ela amortiza e trata como um custo fixo corrente, o custo variável médio da empresa corresponde à medida apropriada do custo econômico médio de produção a ser considerado pela empresa (Pindyck e Rubinfeld, 2005).

O setor de TRIP é caracterizado pela ausência de custos irreversíveis, caso a empresa resolva deixar o setor, conforme exposição realizada. Todavia, considerando que, conforme proposta regulatória construída, as empresas precisam se manter no mercado para o qual solicitaram autorização por um período mínimo de atendimento<sup>[9]</sup>, pode-se considerar as despesas com a manutenção dos serviços por esse período como uma espécie de custo irreversível, caso não obtenham o retorno esperado quando da solicitação da autorização.

Isso é relevante, caso a empresa queira se manter constantemente apta a ampliar sua malha operacional, por meio da solicitação de novas autorizações. Caso abandone um mercado antes do término do período mínimo de atendimento, estará sujeita à cassação da autorização relativa ao mercado abandonado e, desse modo, ficará um período sem poder solicitar novas autorizações, conforme proposta regulatória.

Assim, tem-se o custo variável médio incorrido pelas empresas, quando em operação dos serviços em regime de eficiência, como uma medida razoável para avaliar o ponto no qual deve se estabelecer a restrição à entrada de novos operadores no mercado, o ponto limite para o controle de entrada de novas empresas, de forma a preservar a situação de equilíbrio alcançada, desde que os serviços estejam sendo bem prestados aos consumidores.

Até esse ponto, pode ser economicamente vantajoso a algumas empresas entrarem e se manterem no mercado, pelo menos em um curto prazo. Além disso, caso se considerasse o ponto de igualdade entre a receita real e a receita potencial estimada em regime de eficiência como ponto no qual deve se estabelecer a restrição à entrada de novos operadores no mercado, estar-se-ia assegurando rentabilidade às empresas que primeiro se estabelecerem nos mercados, o que se choça com os fundamentos apresentados nas seções anteriores com relação ao regime autorizativo, cuja regra é a operação em ambiente de livre e aberta competição.

Na planilha tarifária utilizada para a estimativa de custo médio por quilometragem percorrida dos serviços de TRIP (Figura 10), todos os custos diretos<sup>[10]</sup> incorridos na prestação dos serviços são considerados como custos variáveis em função da quilometragem ou da frota de veículos necessária à prestação dos serviços. Considerando o parâmetro Percurso Médio Anual – PMA de 133.672,80 km, conforme Resolução 1.508, de 2006, o custo direto por veículo para operar essa quilometragem corresponde a aproximadamente 70% da receita potencial estimada em regime de eficiência relativa a essa mesma operação, utilizando o valor do coeficiente tarifário vigente calculado na planilha.

Figura 10: Planilha tarifária utilizada para o cálculo do custo médio por quilometragem do setor, utilizado como referência até 2019, com reajustes anuais

TRANSPORTE INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEiros						
PLANILHA ANTT		Nível de Serviço: Tabela A1, Tipo I, C/S				
CÁLCULO REAJUSTE E TARIFÁRIO REVISADO			Equipamento: Convencional com sanitário			
Bases Correntes 04/06/06 a 10/06/06			Pis: Revestimento Asfáltico			
ITEM DE CUSTO	UNIDADE	COEFICIENTE	PREÇO	CUSTO POR	%	
		BÁSICO	UNITÁRIO - R\$	QUILÔMETRO - R\$	CQT	
<b>A. CUSTOS VARIÁVEIS COM A KM</b>					<b>26,55%</b>	
1- Combustível	litros/km	0,327734	1,8640	0,6109	23,12%	
2- Lubrificantes	litros/km	0,001549	4,4291	0,0069	0,26%	
3- Rodagem	pneus/km	0,000070	1.196,3032	0,0838	3,17%	
<b>B. CUSTOS VARIÁVEIS COM A FROTA</b>					<b>25,49%</b>	
4- Pessoal Operação	H.mês/veic.ano	43,293413	1.356,2318	0,4389	16,61%	
5- Peças e Acessórios	% veiculo/veic.ano	3,272601	411.559,8400	0,1008	3,81%	
6- Pessoal Manutenção	H.mês/veic.ano	14,549721	1.230,2794	0,1339	5,07%	
<b>C. DEPRECIAÇÃO</b>					<b>18,69%</b>	
7- Veículos	% veics/pneus/veic.ano	16,000000	403.185,7174	0,4826	18,26%	
8- Outros Ativos	% veics/pneus/veic.ano	0,374600	403.185,7174	0,0113	0,43%	
<b>D. ADMINISTRAÇÃO</b>					<b>18,98%</b>	
9- Pessoal Adm.Vendas	H.mês/veic.ano	35,358687	1.430,5827	0,3784	14,32%	
10- Despesas Gerais	% veiculo/veic.ano	3,185000	411.559,8400	0,0981	3,71%	
11- Serviço de terceiros	% veiculo/veic.ano	0,816831	411.559,8400	0,0251	0,95%	
<b>E. REMUNERAÇÃO</b>					<b>10,28%</b>	
12- Veículos	% veiculo/veic.ano	5,129600	411.559,8400	0,1579	5,98%	
13- Outros Ativos	% veiculo/veic.ano	3,691900	411.559,8400	0,1137	4,30%	
SUBTOTAL - CQT				2,6423	100,00%	
TOTAL - CQP = CQT*(1+PER/100)*(1-FRE/100)				2,6117	98,84%	
PARÂMETROS OPERACIONAIS:			CUSTO POR PASS*KM			
PMA =	133.673 km/veic.ano	CT =	CQP/(LOT*IAP) =		0,093074	
LOT =	46 lugares		FFF =		0,004202	
IAP =	61,00 % LOT	Coef.Calculado	CC = CT+FFF =		0,097277	
FRE =	1,16 % CQT		Coeficiente Atual Vigente =		0,087776	
PIS =	0,65 % CT					
SRC =	0,67 % CT					
COFINS =	3,00 % CT					
FFF =	CT*((100/((100-(PIS+COFINS+SRC))-1)))-1		Reajuste Alinhamento:		10,82%	
Parcela devido as incidências do PIS e COFINS em CT			Reajuste Aprovado:		10,82%	
CC = Coeficiente Calculado			Coeficiente Aprovado =		0,095931	
Percurso Médio =	0 % CQT	04/06/06 a 10/06/06	Defasagem % =		9,29%	
					-1,53%	

Desse modo, apenas quando a receita real do mercado alcançar equivalência com o custo médio direto estimado da prestação do serviço no mercado, considerando a operação em regime de eficiência, é que se deverá restringir a entrada de novas empresas nesse mercado.

Em outras palavras, considerando que o custo médio direto equivale a aproximadamente 70% da receita média em regime de eficiência para uma mesma operação, apenas quando a receita real do mercado alcançar o limite de 70% da receita potencial estimada em regime de eficiência é que se deverá restringir a entrada de novas empresas nesse mercado.

O intervalo a partir do ponto de equivalência entre a receita real do mercado e a receita potencial em regime de eficiência e o ponto em que a receita real atinge 70% (setenta por cento) da receita potencial estimada em regime de eficiência foi chamada de estágio nível 2. Nesse estágio, será admitida a entrada de uma nova empresa por janela de entrada. Caso tenha mais de uma empresa interessada em operar esse mercado, quando da abertura da janela de ingresso, a escolha dar-se-á por processo seletivo público.

E, por último, a situação em que a receita real for menor que 70% (setenta por cento) da receita potencial estimada em regime de eficiência, foi chamada de estágio nível 3. Quando o mercado principal atingir esse estágio, enquanto ele perdurar nesse estágio, desde que os serviços estejam sendo bem prestados aos consumidores, não serão abertas janelas de ingresso para a entrada de novos operadores nesse mercado.

Essa avaliação comparativa entre a receita real observada no mercado e a receita potencial estimada em regime de eficiência do mercado pode ser feita a partir do Índice de Eficiência do Mercado – IEM, conforme equação seguinte:

$$IEM = \left\{ \frac{RR}{VN * KM * UMRP * 28} \right\}$$

em que,

IEM = Índice de Eficiência do Mercado;

RR = Receita Real auferida no mercado nos últimos 12 (doze) meses, contados a partir da data de apuração DO ICM, obtida a partir da soma dos valores totais dos bilhetes de passagem, desconsiderado o ICMS e taxas discriminadas no bilhete que não constituam receita da transportadora, considerando os bilhetes válidos de todas as viagens que atenderam ao mercado, desconsiderados os bilhetes de passagem cancelados;

VN = Número de viagens necessárias em regime de eficiência, obtida a partir do maior valor entre o ICM e a soma da frequência mínima com o número de autorizatárias incumbentes do mercado, calculada considerando uma viagem por semana, por sentido, para cada autorizatária incumbente no mercado;

KM = Extensão média, em quilômetros, do mercado, obtida a partir da razão entre a soma da extensão do mercado em todas as linhas que são autorizadas a atendê-lo e o número de linhas autorizadas a atendê-lo, considerando apenas as linhas em operação ao longo dos últimos 12 (doze) meses contados a partir da data de apuração;

UMRP = Unidade Monetária de Referência de Passageiros.

A quantidade de novas empresas admitidas nos mercados principais, conforme o nível do mercado, pode ser resumida da seguinte forma, em função do resultado no IEM:

- IEM ≥ 1 (Nível 1): acesso de 20% novas empresas no mercado por janela de entrada;
- 0,7 ≤ IEM < 1 (Nível 2): acesso de 1 nova empresa por janela de ingresso; e
- IEM < 0,7 (Nível 3): mercado em contingência, não disponível ao ingresso de novas empresas enquanto perdurar a situação.

Dado todo o exposto, o modelo define que a inviabilidade econômica para a delegação de novas autorizações ocorre quando o número de transportadoras habilitadas interessadas em operar em um determinado mercado principal, em uma dada janela de entrada, for superior ao número de novas transportadoras a serem admitidas no mercado na janela de ingresso ou, então, quando o mercado estiver no estágio nível 3, desde que todos os indicadores dos termos de autorização que atendem ao mercado tenham resultados em níveis 1 ou 2.

## 8.2 Objeto de Outorga

A proposta submetida originalmente à Audiência Pública definia como objeto da autorização a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sem caráter de exclusividade, entre dois municípios de Unidades da Federação (UF) distintas, onde seriam iniciadas e finalizadas todas as operações de transporte a serem executadas pela autorizatária, conforme disposto nos artigos da minuta de Resolução reproduzidos abaixo:

“Art. 9º A delegação de autorização pela ANTT terá por objeto a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sem caráter de exclusividade, entre dois municípios, situados em diferentes Unidades da Federação (UF), onde serão iniciadas e finalizadas todas as operações de transporte a serem executadas pela autorizatária.

Parágrafo único. Cada Termo de Autorização indicará um único par de municípios, que corresponderá aos pontos de origem e destino de todas as linhas vinculadas ao respectivo instrumento de delegação.”

Após a análise das contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública nº 06, de 2022, a equipe técnica concluiu por manter a proposta e a enviou para a PF-ANTT proceder à análise jurídica, que não apresentou recomendações quanto ao tema “objeto da outorga”. No entanto, com mencionado anteriormente, houve recomendações no sentido de adequar o conceito de inviabilidade econômica aos termos da Lei nº 10.233, de 2001.

Após a análise das alternativas, a equipe técnica concluiu pela adoção da análise da ocorrência de inviabilidade econômica dos mercados principais.

No entanto, o objeto da análise proposta difere do objeto do Termo de Autorização previsto na minuta submetida à Audiência Pública nº 06, de 2022.

Em função dessa aparente incompatibilidade, a equipe técnica optou por analisar a pertinência de se alterar ou não o objeto de autorização proposto e promoveu uma comparação das possíveis alternativas.

### 8.2.1 Alternativas analisadas

#### Alternativa 1

A primeira alternativa apresentada propõe a outorga por linha. Nesta alternativa, cada linha (com seus respectivos mercados, ou seções, atendidos) corresponde a um objeto de autorização. Qualquer modificação (inclusão ou exclusão de seção) depende de modificação operacional no TASP a ser autorizada pela ANTT).

Como vantagem, trata-se de um modelo histórico de operação consagrado no setor, em que a operação se dá por meio de linhas, com maior facilidade de compreensão pelas transportadoras e de gestão pela ANTT. Modelo compatível com a avaliação da viabilidade econômica e técnica de mercados, uma vez que, embora o objeto da autorização seja a linha, esta é composta por mercados especificados no Termo de Autorização.

Como desvantagem, há menor flexibilidade operacional em relação às demais alternativas, pois qualquer alteração da linha demandará modificação do Termo de Autorização. Há, também, maior dificuldade de se avaliar a viabilidade econômica e técnica, uma vez que o processo seletivo não confere a outorga do objeto da autorização.

De forma a mitigar a segunda desvantagem, o produto do processo seletivo deverá ser o direito de atender determinado mercado principal como seção principal ou secundária em linha que venha a ser autorizada à empresa ou que já lhe tenha sido objeto de autorização. A partir do direito obtido, bastaria a transportadora solicitar a operação desse mercado em uma nova linha ou em como seção intermediária de uma linha já existente.

#### Alternativa 2

A segunda alternativa apresentada propõe a outorga por conjunto de mercados (seções principais + secundárias). Nela, o objeto da autorização é um mercado A-B, que deverá ser explorado como seção principal em todas as operações vinculadas à autorização, juntamente com outros mercados que serão explorados como seções secundárias nas operações vinculadas ao Termo de Autorização. No ato da autorização, a transportadora cadastra as linhas que pretende operar entre A e B e as seções secundárias que irá atender em cada linha. A transportadora tem liberdade de elaborar as linhas, desde que todas tenham A-B como pontos terminais e que todas as seções secundárias sejam atendidas em alguma linha vinculada ao Termo de Autorização.

A vantagem dessa alternativa é maior flexibilidade operacional às empresas comparativamente à alternativa 1, pois permite que uma empresa explore diversas linhas vinculadas a um único Termo de Autorização e possibilita a modificação operacional de linhas sem que haja a necessidade de se alterar o Termo, caso não haja acréscimo ou supressão de seções. Em comparação à alternativa 2, há tendência de menos Termos de Autorização a serem delegados, conferindo maior eficiência aos trabalhos da ANTT (SUPAS e Diretoria) e menos TASR tendem a ser delegados. Além disso, esse modelo é compatível com a avaliação da viabilidade econômica e técnica de mercados, uma vez que os objetos da autorização são mercados.

Como desvantagem, as transportadoras precisarão, sempre que quiserem fazer algum ajuste nas linhas, solicitar a respectiva modificação operacional, embora sem necessidade de que o TASR seja modificado, caso não haja acréscimo ou supressão de seções. Modelo com maior nível de complexidade de gestão pela ANTT, pois a operação dos serviços dar-se-á em linha e as linhas não constam no Termo de Autorização. Tal como na alternativa 1, há maior dificuldade de se avaliar a viabilidade econômica e técnica, uma vez que o processo seletivo não confere a outorga do objeto da autorização – no entanto, adota-se a medida mitigadora da alternativa 1.

### **Alternativa 3**

A terceira alternativa apresentada propõe a outorga por ligação entre dois municípios. Nela, a outorga será o direito de prestar serviço de transporte interestadual entre dois municípios, com flexibilidade para escolha das seções intermediárias, que não serão objeto dos TASR. É o modelo submetido originalmente à Audiência Pública.

Como vantagem, é um modelo que propicia uma maior flexibilidade operacional, uma vez que o acréscimo de seções secundárias ou supressão de seções secundárias não requer modificação do Termo de Autorização.

Como desvantagem, os mercados principais objetos de avaliação da inviabilidade técnica e econômica, caso sejam exploradas como seções secundárias, não constarão nos Termos de Autorização. Como o objeto do processo seletivo, que, pela Lei, se refere à outorga de autorização, será o direito de atendimento à ligação como seção principal ou secundária, cria-se insegurança jurídica ao não incluir o mercado no Termo de Autorização. Ademais, esse modelo tem maior nível de complexidade para gestão pela ANTT.

### **Alternativa 4**

A quarta alternativa apresentada propõe que a outorga seja por áreas de atendimento, em que o objeto da autorização corresponderá às áreas do território nas quais a transportadora pode prestar serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual.

Como vantagem, permite maior flexibilidade operacional à transportadora ao longo da sua área de operação autorizada. Também permite a simplificação no processo de delegação dos serviços pela ANTT, comparativamente ao modelo de delegação por linhas e mercados, pois menos autorizações seriam necessárias para prover o atendimento com serviços de transporte interestaduais ao longo do território brasileiro.

No entanto, trata-se de um modelo incompatível com a avaliação da viabilidade econômica com foco em mercados (ligações), pois, ao não especificar os mercados a serem atendidos pela transportadora no ato de autorização, mas sim as áreas nas quais as empresas poderão estabelecer seus mercados, a avaliação da viabilidade econômica restaria prejudicada. Esse modelo tem maior nível de complexidade de gestão dos serviços pela ANTT, haja vista que se trata de um modelo novo e os processos organizacionais vigentes teriam que ser adequados. Além disso, há maior dificuldade de assimilação do modelo pelos agentes regulados, pois se trata de um modelo novo.

#### **8.2.2 Análise das alternativas propostas**

Na sequência, apresenta-se uma análise técnica (análise multicritério) quanto às opções avaliadas.

As opções quanto ao objeto do Termo de Autorização são avaliadas considerando os seguintes atributos:

- Aderência da operação a ser realizada ao objeto da autorização;
- Facilidade em monitorar e controlar os serviços pela ANTT;
- Facilidade em identificar inviabilidade operacional, técnica e econômica;
- Facilidade de gestão do processo de delegação; e
- Transição da norma atual para a nova norma.

#### **Atributo 1: Aderência da operação a ser realizada ao objeto da autorização**

Em relação a esse atributo, a alternativa 1 (outorga por linha) se apresenta como a melhor alternativa, pois é o que representa o que será efetivamente prestado pela transportadora – a linha e suas seções principal e intermediárias, se houver.

A alternativa 2 se apresenta como a segunda melhor alternativa para esse atributo, pois se tem um conhecimento prévio de todos os mercados que serão atendidos e as linhas que os atenderão.

A alternativa 3 (proposta original: outorga por ligação entre dois municípios) se apresenta como a terceira melhor opção para esse atributo, pois, ainda que também represente aquilo que será operado pela transportadora, possui menor nível de detalhe se comparado com as alternativas 1 e 2.

Já a alternativa 4 (outorga por áreas) se mostra a pior alternativa para esse atributo, pois possui um espaço geográfico amplo e há indefinição do que será realmente operado.

#### **Atributo 2: Facilidade em monitorar e controlar os serviços pela ANTT**

Em relação a este atributo, a alternativa 1 seria a mais favorável, haja vista que o objeto estaria claramente definido. Sabe-se exatamente o que a transportadora deseja operar e as eventuais alterações que ela fizer. Além disso, os indicadores dos serviços têm como elementos de construção aspectos da linha, o que facilita o monitoramento. Essa opção permite escalas de acompanhamento, em que se somente uma linha estiver sendo operada com má qualidade, bastaria cassá-la. Por outro lado, se o problema fosse genérico da transportadora, seriam cassados todos os seus serviços.

A alternativa 3 possui semelhanças com a alternativa 1, uma vez que o sistema continua estruturado em linhas. A pequena diferença resulta no objeto da autorização (ligação entre municípios), que agrega um grau de complexidade de monitoramento e controle razoavelmente maior em relação à alternativa 1.

A alternativa 2 seria classificada como a terceira melhor alternativa, visto que, embora bem determinados os mercados, a transportadora tem uma maior flexibilidade de definir a sua rede de atendimento (mais amplas e ágeis as alterações).



Já a alternativa 4 se mostra como a pior alternativa desse atributo, uma vez que não se tem clareza do que a transportadora efetivamente vai operar, ou seja, não se sabe exatamente os mercados atendidos, uma vez que uma área pode ser composta por vários municípios. Por isso, nessa opção de outorga por áreas, não há controle efetivo dos serviços prestados, pois a transportadora pode alterar as linhas entre as áreas, a qualquer momento, conforme seu interesse. Pode, por exemplo, atender da localidade 1 para a localidade 2, em uma semana, e, na outra semana, atender da localidade 3 para a localidade 4, desde que atendidas as áreas objeto da outorga e, embora cause impacto relevante nos usuários, não tem reflexo nos critérios estabelecidos na norma proposta. Nesse contexto, pode-se afirmar que na opção de outorgas por áreas:

1. não há controle da regularidade do serviço efetivamente prestado, visto que a frequência está atrelada as microrregiões, em que se pode alterar, a qualquer momento a linha de referência da frequência mínima (pontos terminais etc.);
2. dificulta o controle das gratuidades e benefícios tarifários; e
3. torna o controle e acompanhamento complexo.

### **Atributo 3: Facilidade em identificar inviabilidade operacional, técnica e econômica**

Nesse atributo, a alternativa 2 se apresenta como a melhor alternativa para esse atributo, pois se trata de um modelo que permite identificar, de forma objetiva, a inviabilidade operacional e técnica do serviço proposto e é um modelo compatível com a avaliação da viabilidade econômica de mercados, uma vez que os objetos da autorização são mercados.

Já a alternativa 1 se apresenta como a segunda melhor alternativa para esse atributo, pois apresenta as mesmas vantagens que a alternativa 2 – o objeto da autorização ser a linha, composta por mercados especificados no Termos de Autorização.

A alternativa 3 se apresenta como a terceira melhor alternativa para esse atributo. Ela, contudo, apresenta maior dificuldade, comparativamente às alternativas anteriores, de se avaliar a viabilidade econômica dos mercados, uma vez que mercados principais, objetos de avaliação da inviabilidade econômica, caso sejam exploradas como seções secundárias, não constarão nos Termos de Autorização.

Já a alternativa 4 se apresenta como a pior alternativa para esse atributo, tendo em vista que se trata de um modelo incompatível com a avaliação da inviabilidade econômica com foco em mercados, uma vez que, ao não especificar os mercados a serem atendidos pela transportadora no ato de autorização, mas sim as áreas nas quais as empresas poderão estabelecer seus mercados, não há como avaliar, de forma precisa, a viabilidade econômica da autorização delegada.

### **Atributo 4: Facilidade de gestão do processo de delegação**

Em relação a este atributo, a alternativa mais favorável seria a alternativa 1, uma vez que a outorga reflete exatamente a operação pretendida, facilitando a gestão da delegação.

A alternativa 3 se mostra como a segunda melhor alternativa para esse atributo, com a mesma vantagem da alternativa 1 e, se comparando ambas as alternativas, com um número de outorgas menor para gerenciamento. Contudo, com a necessidade de se realizar a avaliação da ocorrência de inviabilidade econômica, a gestão torna-se mais complexa que a alternativa 1, já que o objeto da autorização consta somente os pontos terminais da linha.

A alternativa 2 se apresenta como a terceira melhor alternativa. Ainda que a análise de ocorrência de inviabilidade econômica seja facilitada neste modelo, a gestão do processo de delegação se torna mais complexa, pois teríamos 3 etapas: i) outorga geral da transportadora; ii) autorização de mercados; e iii) o cadastramento das linhas.

Por último, a alternativa 4 se apresenta como a pior alternativa para esse atributo, pois teria um número elevado de outorgas (áreas de atendimento), bem como teria a etapa de cadastramento das linhas de cada outorga. Ela se difere da alternativa 2, por ser extremamente complexa em se analisar a ocorrência de inviabilidade econômica de mercados, tornando-a, na prática, uma alternativa incompatível com o modelo de avaliação econômica de mercados.

### **Atributo 5: Transição da norma atual para a nova norma**

Em relação a este atributo, a alternativa mais favorável seria a alternativa 1, por manter o que existe hoje.

Em seguida, a alternativa 1, pois seria, em síntese, transformar as linhas atuais na outorga futura.

Logo depois, a alternativa 3, por transformar um conjunto de linhas com os mesmos pontos terminais em um único Termo de Autorização, por autorizatória.

Por fim, a alternativa 4 é a menos recomendada para esse atributo, em razão da dificuldade de fazer a transição da outorga atual para áreas de atendimento, com a necessidade de se criar essas camadas de áreas de atendimento e adequando/separando as linhas nessas áreas, bem como novos módulos de sistema de informação da ANTT.

A tabela 2 sintetiza as considerações apresentadas:

**Tabela 2:** Análise multicritério das opções de forma de outorga

ATRIBUTOS	Alternativa 1 Outorga de linha	Alternativa 2 Outorga de conjunto de mercados	Alternativa 3 Outorga por ligação entre dois municípios	Alternativa 4 Outorga por áreas
Aderência da operação a ser realizada ao objeto da autorização	1	2	3	4
Facilidade em monitorar e controlar os serviços pela ANTT	1	3	2	4
Facilidade em identificar inviabilidade operacional, técnica e econômica	2	1	3	4
Facilidade de gestão do processo de delegação	1	3	2	4
Transição da norma atual para a nova norma	2	1	3	4
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>20</b>

Pelo exposto, somando-se as classificações em cada atributo analisado acima, partindo do mais adequado (nota 1) para o menos adequado (nota 4), **a menor pontuação indica a Alternativa 1 (outorga por linhas) como a melhor alternativa** de objeto do Termo de Autorização.

#### 9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

A experiência internacional demonstra que o transporte rodoviário interurbano é, de maneira geral, contestável, especialmente se o acesso aos terminais rodoviários permanecer regulamentado (Berechman 1993, apud Aragão et al., 2000). Alega-se que esse setor se trata, na verdade, de um setor contestável, que tem sido sujeito a uma regulação de monopólio natural mais por capricho político do que por necessidade econômica (Aragão et al., 2000).

Em análise da experiência de desregulamentação do mercado de transporte interurbano por ônibus no Chile, realizada no início da década de 1980, Couto (2013) pontua, com base em estudo publicado pelo Banco Mundial em 1999<sup>[11]</sup>, que “a desregulamentação resultou em mais serviços ofertados e melhorou a frequência e qualidade em rotas já existentes, e, por isso, em termos globais, a desregulamentação dos transportes no Chile pode ser considerada um sucesso”. Tobar (2022) também destaca que a política de liberalização realizada pelo Chile há mais de três décadas teve como consequência a melhoria dos veículos e a qualidade dos serviços.

Outro país que teve o seu setor de transporte interurbano por ônibus objeto de uma reforma no início da década de 1980 foram os Estados Unidos. A princípio, a desregulamentação implementada no setor, que já vinha em crise desde a década de 1960, decorrente do aumento da propriedade de automóveis pela população, da deterioração de distritos comerciais centrais nas principais cidades e da concorrência com outros modos de transporte, não conseguiu reverter o processo de retração vivenciado pelo setor. No entanto, a partir do ano de 2006, com a elevação dos congestionamentos nas rodovias, o aumento do preço do combustível, a recuperação econômica dos distritos centrais de negócios nas principais cidades, a superlotação dos terminais e atrasos em voos tornaram as viagens de ônibus mais atrativas, especialmente nas rotas de curtas e médias distâncias (Fischer e Schwieterman, 2011).

De acordo com os autores citados, esse renascimento do setor estadunidense de ônibus interurbanos é atribuído, em grande parte, a melhorias de velocidade e qualidade nos serviços, capitaneado pelo surgimento e expansão de novos operadores de baixo custo, conhecidos como “*curbside operators*” que ligam as principais cidades com serviços expressos, tarifas com grandes descontos e embarques nas calçadas das vias, em detrimento da utilização das estações tradicionais. Por fim, os autores destacam que a

recuperação do setor é particularmente impressionante ao se considerar a ausência de programas públicos em larga escala para a expansão do setor.

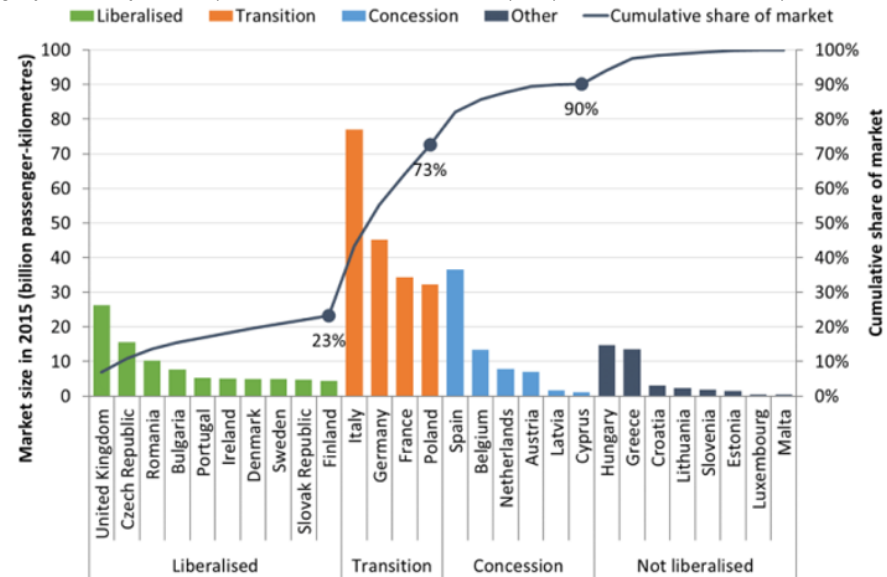
Schiller (2018) conclui que o mercado de transporte rodoviário de passageiros de longa distância norte-americano voltou a crescer como consequência da maior liberdade atribuída ao setor privado e dos reflexos das amarras regulatórias sobre o transporte aéreo, modal concorrente.

Partindo para a experiência europeia, Velde (2009) pontua que a liberalização e a desregulamentação do setor de serviços de ônibus de longa distância é considerado um sucesso nos países que o implementaram. Segundo conclui o autor, a desregulamentação mostrou que pode funcionar e os mercados parecem se manter suficientemente competitivos, tanto no sentido intermodal quanto intramodal.

Estudo realizado pela *Comisión Nacional de Los Mercados Y La Competencia – CNMC* destaca que muitos países europeus implementaram a liberalização dos seus sistemas de transporte rodoviário interurbanos de média e longa distâncias nos últimos anos, obtendo resultados positivos para os usuários em termos de menores preços, aumento da conectividade e frequência e maior qualidade nos serviços (CNMC, 2022). Como países que adotaram iniciativas recentes de desregulamentação do transporte interurbano, tem-se a Alemanha, a França, a Itália e Portugal, países que seguiram experiências anteriores do Reino Unido e da Suécia (CNMC, 2022).

A Figura a seguir apresenta a participação de mercado e forma de regulação dos serviços de transporte rodoviário interurbano de ônibus pelos países membros da União Europeia relativo ao ano de 2015.

**Figura 8:** Participação de mercado e forma de regulação dos serviços de transporte rodoviário interurbano de ônibus pelos países membros da União Europeia relativo ao ano de 2015 (Phillips, 2017 apud CNMC, 2022).



Destaca-se que os países em transição apresentados na Figura 1 concluíram a liberalização dos seus serviços. Assim, a maior parte do mercado europeu de transporte rodoviário interurbano encontra-se desregulado (CNMC, 2022).

De acordo com o estudo supracitado, os efeitos do processo de liberalização ocorridos nos países europeus podem ser divididos em duas etapas. Na primeira delas, com a entrada dos operadores, ocorre uma diminuição da concentração do mercado, geralmente acompanhado de um aumento no número de passageiros transportados, nas frequências e ligações. Na segunda fase, ocorre o amadurecimento do mercado, com a sua concentração em um oligopólio, cuja conformação depende, conforme evidências, das condições iniciais do mercado.

Nos mercados que já possuíam um operador dominante antes do processo de liberalização, tal como ocorreu no Reino Unido e na Suécia, a concentração tende a permanecer relativamente alta imediatamente após a liberalização, já que a presença desses operadores restringe as possibilidades de crescimento de novas empresas entrantes. Já o mercado italiano, que era altamente fragmentado antes do processo de liberalização, apresentou um maior número de operadores após o processo de liberalização até então (CNMC, 2022).

Essa tendência de concentração dos mercados europeus após o processo de liberalização tem, como uma de suas causas, um modelo que tem sido adotado na Europa, em que as empresas dominantes (operadores de plataformas) adotam a estratégia operacional de terceirizar as respectivas operações a pequenos operadores e ficam com os processos de marketing e de desenho de rede. Contudo, a competição entre esses operadores de plataformas, a presença de operadores menores, a competição intermodal existente e as baixas barreiras à entrada no mercado, que aumentam a probabilidade de entrada de novos operadores, reduzem o poder de mercado desses operadores dominantes estabelecidos após o processo de liberalização (CNMC, 2022).

O extrato do estudo em questão (CNMC, 2022), abaixo transcrito, destaca as características de contestabilidade do setor europeu:

*"(...) At the same time, the presence of other competitors in the domestic market could contain price increases on routes where there is no direct competition, given the possibility of entry by other companies.*

*(...)*

*- Barriers to market entry are low, which increases the likelihood of new companies entering the market and reduces the market power of incumbent operators:*

*- Investments in rolling stock are relatively low compared to other industries and modes of transport, and are recoverable in the event of an exit, so they do not constitute a sunk cost. In turn, the possibility of subcontracting operations to incumbent operators also removes any barriers this might involve."* (grifo nosso)

Por fim, estudos comparativos sobre o transporte interurbano internacional de passageiros por ônibus mostram que os preços por quilometragem percorrida nos países que liberalizaram seus serviços são significativamente menores comparativamente a outros países, o que parece confirmar o efeito positivo do mercado concorrencial (CNMC, 2022).

Tais evidências do cenário internacional europeu parecem corroborar os ensinamentos apresentados por Kon (2017), segundo a qual, se as barreiras de acesso ao mercado são fracas, não importa se as firmas existentes tenham grandes parcelas de mercado ou tentem se comportar de maneira colusiva, pois é a entrada efetiva, ou a sua ameaça, que força as firmas estabelecidas a operarem em níveis competitivos.

Também, corroboram a avaliação de Gomide (1998), segundo o qual a teoria dos mercados contestáveis considera ser possível haver elevada concentração econômica sem perda do bem-estar social, em termos de preços elevados e menores quantidades disponíveis, desde que haja forte concorrência potencial e que não existam barreiras à entrada e à saída das firmas na indústria.

Ou seja, evidências do mercado internacional mostram que, mesmo em mercados concentrados, desde que não existam barreiras à entrada dos operadores que demonstrem capacidade de prestar os serviços, pode-se alcançar uma situação próxima à eficiência econômica.

Em um exame dos mercados do Reino Unido, Estados Unidos, Alemanha, França, Itália e Noruega, Schiller (2018) também conclui que os mercados de transporte rodoviário de longa distância são contestáveis e admitem a concorrência e o livre mercado. E destaca que *“tais experiências são muito relevantes para que se avalie o novo modelo regulatório no Brasil. Nenhum dos países estrangeiros impôs tantas barreiras à entrada durante a fase de transição quanto o Brasil. Não houve, como regra, a limitação do número de operadores por mercado. Não houve a limitação das outorgas das autorizações. Buscou-se, em todos os países, privilegiar a liberdade de mercado.”*

A partir desse conjunto de evidências obtidas da literatura técnica e da experiência internacional, pode-se concluir que, embora cada país apresente suas peculiaridades, que não necessariamente se realizarão no mercado brasileiro de forma semelhante, ante as particularidades nacionais, os mercados de transporte por ônibus interurbanos de média e longa distâncias apresentam fortes características de contestabilidade.

Por último, em análise mais detida da experiência internacional, no caso a experiência europeia, foi observado que a estabilização dos mercados após o processo de abertura se deu com mais operadores quando, antes da abertura, havia mais operadores já em operação.

Conforme apresenta CNMC (2022), nos mercados que já possuíam um operador dominante antes do processo de liberalização, tal como ocorreu no Reino Unido e na Suécia, a concentração tende a permanecer relativamente alta imediatamente após a liberalização, já que a presença desses operadores restringe as possibilidades de crescimento de novas empresas entrantes. Já o mercado italiano, que era altamente fragmentado antes do processo de liberalização, apresentou um maior número de operadores após o processo de liberalização até então.

Assim, embora o Brasil tenha as suas particularidades e várias características distintas dos demais países onde ocorreram processos de liberalização dos serviços de transporte rodoviário interurbanos, é plausível a premissa de que o aumento paulatino da concorrência, sem que isso prejudique a adequada prestação do serviço público, permita a coexistência de um maior número de operadores no mercado quando da estabilização do processo de abertura.

## 10. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Para implantação da proposta apresentada nesta AIR, destaca-se a necessidade de adequação de sistemas da ANTT (melhoria e desenvolvimento de software). Todavia, merece registro que a necessidade de desenvolvimento desses sistemas já existe desde a publicação da Resolução ANTT nº 4.770/15, atual regulamentação do TRIP.

Trata-se, assim, de sistemas em implantação e em constante evolução, que estão sendo desenvolvidos para tornar mais eficientes alguns serviços prestados pela ANTT às empresas do TRIP e facilitar as análises da SUPAS, a partir de três módulos principais necessários ao adequado funcionamento do setor. Destaca-se, assim, a necessidade de um módulo de cadastro geral, responsável pela habilitação de empresas, motoristas e veículos; um módulo de operações, referente as informações de linhas, esquemas operacionais e programações de viagens; e um módulo de monitoramento, responsável pela coleta e tratamento das informações geradas pelas autorizatárias e utilizados para acompanhamento dos índices de desempenho.

Nesse contexto, a proposta apresentada nesta AIR depende, na maior parte dos casos, de readequação de processos e, em análise preliminar, não se identificou alterações significativas nas demandas, atividades e cronograma do projeto em comparação aos anteriormente previstos para os sistemas.

O citado módulo de cadastro geral se utilizará de sistema que já se encontra em produção, com evoluções pontuais para inclusão de informações que serão acrescentadas ao cadastro das empresas, além de registrar com maior efetividade os históricos dos dados para propiciar os estudos sobre a evolução dos serviços e prestação de informações aos diversos *stakeholders* (usuários, órgãos de controles, governo, judiciário).

O módulo de operações implicará na redução de etapas do processo de análise, tanto do ponto de vista de protocolos, quanto de tempo de análise das solicitações das transportadoras, uma vez que irá combinar as análises referentes às instalações, mercados e esquema operacional em um único sistema e transfere às autorizatárias a obrigação do cadastro dos serviços. Como por exemplo, ao invés da elaboração do esquema operacional da linha ser efetuada pelo analista no sistema da ANTT, realizada atualmente com base em documentos apresentados pela transportadora, a própria transportadora irá realizar esse cadastro diretamente no novo sistema disponibilizado pela ANTT.

A empresa também será beneficiada, pois não será necessária elaboração dos documentos em formulários padronizados, impressão deles e protocolo de documentação pelo Sistema SEI para que o pedido entre em uma fila de requerimentos. A própria autorizatária utilizará o sistema, que filtrará se o pedido atende os requisitos mínimos para análise.

O módulo de monitoramento utilizará a mesma plataforma existente, com pequena alteração de dados necessários para elaboração dos índices de desempenho, implicando em ampliação da infraestrutura necessária para recebimento dos dados por parte da ANTT. Destacamos que o módulo de monitoramento já estava previsto na Resolução nº 4.499/2014 e já é utilizado para análise das solicitações de mercados conforme estabelecido pela Deliberação nº 134/2018.

O monitoramento *online* dos serviços outorgados fornecerá instrumentos que poderão fortalecer a fiscalização, que poderá utilizar os indicadores para nortear suas operações com maior efetividade.

Como resultado, além da adequação dos sistemas à nova realidade imposta pelo ajuste da regulamentação do TRIP da ANTT ao Decreto nº 10.157/19 e Lei nº 14.298/22, espera-se a melhoria na eficiência de análise por parte da SUPAS/ANTT, por meio de desburocratização e de simplificação dos processos, que poderão ser avaliados oportunamente por meio de indicadores de quantidade de análise realizadas e de prazos médios de análise para basear suas conclusões, após a implantação do novo marco regulatório e da atualização dos sistemas.

### 10.1. identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição, da alteração ou da revogação do ato normativo

Com a finalidade de se identificar os pontos sensíveis relacionados a implementação da nova regulamentação do TRIP, considerando a proposta apresenta nesta AIR, elaborou-se a matriz de risco abaixo.

Quadro 1 : Matriz de Riscos - implementação da nova regulamentação do TRIP, considerando a proposta apresentada na AIR.

Possível Evento	Probabilidade (1)	Impacto (1)	Nível de Risco (2)	Causa	Consequência	Plano de ação (mitigação)
Demandas judiciais contra a regulação estabelecida pela ANTT e contestação de órgãos de	3	4	12	Atores envolvidos entrarem na justiça e órgãos de controle questionarem a	Insatisfação dos usuários; descredito da regulação da ANTT; e desgaste político.	Elaboração de Plano de Comunicação; apresentação, detalhamento e esclarecimento da proposta;

Possível Evento	Probabilidade (1)	Impacto (1)	Nível de Risco (2)	Causa	Consequência	Plano de ação (mitigação)
controle (TCU, SEAE, etc.).				atuação da ANTT.		estabelecer regras e procedimentos para monitoramento e resolução de conflitos; e Audiência Pública.
Dificuldade na articulação política do setor.	4	5	20	Resistência dos operadores.	Dificuldade na implantação do modelo proposto.	Elaboração de Plano de Comunicação; apresentação, detalhamento e esclarecimento da proposta; estabelecer regras e procedimentos para monitoramento e resolução de conflitos; e Audiência Pública.
Instabilidade da qualidade do serviço.	2	4	8	Alterações na oferta (entra e saída de operadores, novas formas de estrutura de operação) podem afetar a qualidade de operação.	Insatisfação dos usuários; descrédito da regulação da ANTT; e desgaste político.	Instituir ferramenta de avaliação dos serviços; desenvolver e aprimorar sistema para monitoramento; e garantir entrantes com qualidade.
Aumento da tarifa.	2	5	10	Conluio entre as operadoras; operadoras dificultarem a contestabilidade dos mercados; e restrição na entrada de novas operadoras nos mercados com inviabilidade econômica.	Insatisfação dos usuários; descrédito da regulação da ANTT; e desgaste político.	Estabelecer procedimentos e medidas para eventuais abusos de tarifas e de exercício de poder de mercado; divulgação de informações referentes ao preços praticados pelas transportador; e adotar medidas na regulamentação que incentive práticas de preços módicos.

Possível Evento	Probabilidade (1)	Impacto (1)	Nível de Risco (2)	Causa	Consequência	Plano de ação (mitigação)
Impacto nos serviços intermunicipais.	2	3	6	Prática de competição desleal e atendimentos de ligações intermunicipais por transportadoras não autorizadas.	Deslocamento da demanda intermunicipal para as ligações interestaduais.	Fiscalização; articulação com estados e municípios; e adotar medidas na regulação que dificultem o transporte não permitido, inclusive o intermunicipal não autorizado. Adotar medidas na regulamentação que incentive a prestação de serviços e entrada de novas operadoras em ligações secundárias.
Desinteresse no atendimento de ligações secundárias.	3	3	9	Desinteresse econômico no atendimento da ligação.	Desatendimento das ligações deficitárias.	

Obs.: (1) Probabilidade ou impacto \_ gradação: 1 (muito baixo); 2 (baixo); 3 (moderado); 4 (elevado); e 5 (muito elevado).

(2) Risco = probabilidade x impacto \_ gradação: crítico (entre 15 e 25); alto (entre 7 e 14); e moderado (entre 4 e 6); e baixo (entre 1 e 3).

#### 11. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Desde a inserção do projeto “Abertura de Mercado de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros” pela Diretoria Colegiada na Agenda Regulatória da ANTT, conforme Deliberação nº 798, de 02 de outubro de 2018, a ANTT realizou vários processos de participação social relativos ao tema em estudo objeto da presente AIR.

Ao longo de 2018 e 2019, a equipe técnica da então Gerência de Estudos, Acompanhamento e Avaliação do Mercado de Transporte de Passageiros – GEAME propôs uma nova regulamentação ao setor. Aspectos sensíveis da proposta apresentada pelo projeto de Abertura do Mercado foram objeto da Tomada de Subsídios nº 10/2018, da Reunião Participativa nº 01/2019, e de uma consulta interna realizada em 2019. As propostas apresentadas pelo projeto Abertura de Mercado constam no processo administrativo 50500.027339/2019-17.

Em 13 de junho de 2019, foi aprovada a Abertura de Audiência Pública 09/2019, destinada exclusivamente à regulamentação do conceito de inviabilidade operacional, por meio de uma alteração pontual da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. A proposta apresentava o conceito de concorrência ruína, que delimitava a entrada de novos operadores em função do aproveitamento do mercado.

Em 1º de julho de 2020, foi aberta a Tomada de Subsídios nº 04/2020. A Tomada de Subsídios teve como objetivo apresentar as propostas já desenvolvidas pela Agência até aquele momento e colher subsídios para seu aprimoramento. O aviso da Tomada de Subsídios foi publicado no Diário Oficial da União em 12 de junho de 2020, seção 3, página 11, com o período para o recebimento de contribuições das 9h00 (horário de Brasília) do dia 1º de julho de 2020 até as 18h00 (horário de Brasília) do dia 30 de julho de 2020.

No período disponibilizado para as manifestações, foram recebidas 56 (cinquenta e seis) contribuições por meio do sistema ParticipANTT (SEI 3859112) e 2 (duas) manifestações por meio do Sistema Eletrônico - SEI (documento 4115243 e processo 50500.076360/2020-71). As contribuições foram analisadas pela Equipe Técnica da Gerência de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros - GEEST e incorporadas nas Análises de Impacto Regulatório (processo 50500.099251/2020-22). Maiores informações sobre a consulta constam no processo 50500.053817/2020-70.

Em 23 de novembro de 2020, foi aberta Audiência Pública nº 04/2020, que teve como objetivo tornar pública e colher sugestões sobre a proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização. O aviso de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial da União nº 216, de 12 de novembro de 2020, seção 3, página 93, com o período para o recebimento de contribuições das 9h00 (horário de Brasília) do dia 23 de novembro de 2020 até as 18h00 (horário de Brasília) do dia 23 de janeiro de 2021. As sessões públicas virtuais da Audiência Pública foram realizadas nos dias 12, 13 e 14 de janeiro de 2021, das 14h00 às 18h00, sendo transmitida ao vivo por meio dos programas *Microsoft Teams* e *Youtube*.

Para a participação da sociedade foram disponibilizados os seguintes meios:

- manifestação por escrito por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT, [http://www.antt.gov.br/participacao\\_social/](http://www.antt.gov.br/participacao_social/);
- manifestação por escrito enviadas pelo Sistema Eletrônico SEI, por via postal ou pessoalmente;
- manifestação por escrito durante a sessão pública virtual, por meio de e-mails [ap004.2020@antt.gov.br](mailto:ap004.2020@antt.gov.br); e
- manifestação oral durante a sessão pública virtual, por meio do programa Microsoft Teams.

No período disponibilizado para as contribuições, foram recebidas 121 (cento e vinte e uma) manifestações, sendo 18 (dezoito) manifestações orais, 5 (cinco) manifestações escritas enviadas via e-mail durante a sessão pública virtual, 92 (noventa e duas) manifestações escritas recebidas por meio do sistema ParticipANTT, 6 (seis) manifestações recebidas por meio do Sistema Eletrônico - SEI. Maiores informações sobre a Audiência Pública podem ser consultadas no processo 50500.006769/2021-10.

Em 20 de setembro de 2021, nos termos do Despacho DDB nº8173523, o Diretor Davi Barreto determinou a convocação de Reunião Participativa (Reunião Participativa nº 05/2021), que teve como objeto tratar dos ajustes realizados após a Audiência Pública nº 04/2020, na proposta de revisão e consolidação do marco regulatório do setor de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

O aviso de Reunião Participativa foi publicado no Diário Oficial da União nº 180, de 22 de setembro de 2021, seção 3, página 122. Para participar de forma oral durante a sessão virtual, foram convidados, por meio de ofícios, associações representativas de empresas do setor e órgãos públicos, que participaram direta ou indiretamente da Audiência Pública nº 04/2020, ou de ações relacionadas a esse processo de participação e controle social. Foram convidados, por meio de ofícios, os seguintes órgãos públicos e associações representativas de empresas do setor:

- Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - ANATRIP;
- Confederação Nacional do Transporte - CNT;
- Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros - ABRATI;
- Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia - AMOBITEC;
- Tribunal de Contas da União - TCU;
- Secretaria Nacional do Consumidor - SENACON; e
- Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE.

A sessão virtual ocorreu no dia 30 de setembro de 2021, das 15h00 às 17h00, por meio de plataforma digital e foi transmitida ao vivo pelo canal da ANTT no YouTube. Os demais interessados em participar puderam assistir ao vivo pelo canal da ANTT, no *Youtube*, e encaminhar sugestões ou pedidos de esclarecimento até o início do evento para o e-mail [rp005\\_2021@antt.gov.br](mailto:rp005_2021@antt.gov.br). Foram recebidas 21 (vinte e uma) manifestações, sendo 6 (seis) manifestações orais, 12 (doze) manifestações enviadas por e-mail e 3 (três) manifestações enviadas por meio do Sistema Eletrônico – SEI, sendo que duas das manifestações enviadas por meio do SEI, também foram encaminhadas por e-mail, com igual conteúdo. Maiores informações sobre a Reunião Participativa constam no processo 50500.090213/2021-95.

Em 2022, a ANTT realizou a Tomada de Subsídio nº 01/2022, que teve como objeto obter contribuições para o projeto de regulamentação da prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização, tendo em vista, especificamente, a publicação da Lei nº 14.298, de 2022, que alterou a Lei nº 10.233, de 2001, para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A Tomada de Subsídios nº 01/2022 foi restrita a convidados, órgãos públicos e associações representativas de empresas do setor, os quais já haviam tomado parte da Reunião Participativa nº 005/2021, e que já vinham participando, direta ou indiretamente, de todas as ações relacionadas ao processo de regulamentação da prestação de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização.

Os órgãos públicos e associações representativas de empresas do setor foram convidados, por meio de ofícios, por meio dos quais foram informados que a documentação relativa ao objeto da Tomada de Subsídio estaria disponível, no sítio eletrônico da ANTT, <https://participantt.antt.gov.br/> – Tomada de Subsídio nº 001/2022 e que as contribuições poderiam ser encaminhadas das 09 horas (horário de Brasília) do dia 09 de fevereiro de 2022 até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 25 de fevereiro de 2022, por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, via Sistema Eletrônico SEI, pela via postal ou pessoalmente no endereço da ANTT, SCES – Trecho 3 – Lote 10 – Polo 8 – Brasília/DF – CEP: 70.200-003.

Foram convidados, por meio de ofícios, os seguintes órgãos públicos e associações representativas de empresas do setor:

- Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - ANATRIP;
- Confederação Nacional do Transporte - CNT;
- Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros - ABRATI;
- Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia - AMOBITEC;
- Tribunal de Contas da União - TCU;
- Secretaria Nacional do Consumidor - SENACON; e
- Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE.

Posteriormente, a Associação Brasileira em Logística Inovadora de Transportes em Ônibus e Passageiros – ABLITOP solicitou autorização para participar da Tomada de Subsídios, solicitação acatada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros – SUPAS.

Foram recebidas 14 (quatorze) contribuições, sendo 12 (doze) por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, e 2 (duas) contribuições recebidas por meio do Sistema Eletrônico – SEI. Maiores informações sobre a Tomada de Subsídio nº 01/2022 constam no processo 50500.007765/2022-21.

Depois, em atendimento à determinação da Deliberação nº 385, de 2021, a proposta desenvolvida e consolidada em Minuta de Resolução foi submetida à consulta interna junto aos servidores da ANTT, realizada no período de 20 de abril a 03 de maio de 2022, buscando-se identificar pontos que eventualmente demandassem, na visão do corpo técnico da Agência, aperfeiçoamentos para que a proposta pudesse ser submetida posteriormente à audiência pública.

A Consulta Interna foi divulgada por meio de Comunicado, enviado por e-mail a todos os servidores e colaboradores da Agência em 20 de abril de 2022, onde foram divulgados os documentos e informado que as contribuições poderiam ser feitas por meio de link do programa Microsoft Forms, que ficou disponível de 20 de abril de 2022 a 03 de maio de 2022. Além disso, o Processo Administrativo relativo à Consulta Interna, de número 50500.033635/2022-44, foi encaminhado, conforme Ofício Circular SEI nº 743/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR-ANTT (10903552), a todas as Unidades Organizacionais da ANTT, informando sobre a realização da Consulta Interna e possibilitando que as contribuições fossem feitas, também, nos autos do processo.

Foram recebidas 18 (dezoito) contribuições, sendo 16 (dezesesseis) por meio do formulário e 2 (duas) contribuições recebidas nos autos do processo nº 50500.033635/2022-44. Maiores informações sobre a Consulta Interna constam no processo 50500.033635/2022-44.

Posteriormente, a ANTT abriu a Audiência Pública nº 06/2022, com o objetivo tornar pública e colher sugestões sobre a proposta de regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização. O aviso de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial da União nº 118, de 24 de junho de 2022, seção 3, página 187, com o período para o recebimento de contribuições das 9h00 (horário de Brasília) do dia 8 de julho de 2022 até as 18h00 (horário de Brasília) do dia 22 de agosto de 2022.

A sessão pública híbrida (virtual e presencial) da Audiência Pública foi realizada no dia 4 de agosto de 2022, das 14h00 às 18h00, no Auditório Eliseu Resende, Setor de Clubes Esportivos Sul, Lote 10, Trecho 03 - Projeto Orla 8 - Edifício Sede da ANTT - 1º subsolo, Brasília/DF e foi transmitida ao vivo por meio dos programas *Microsoft Teams* e *Youtube*.

Para a participação da sociedade foram disponibilizados os seguintes meios:

- manifestação por escrito por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT, [http://www.antt.gov.br/participacao\\_social/](http://www.antt.gov.br/participacao_social/);
- manifestação por escrito enviadas pelo Sistema Eletrônico SEI, por via postal ou pessoalmente;
- manifestação oral durante a sessão pública híbrida, por meio do programa Microsoft Teams ou presencialmente.

Considerando que o Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, apresentou instabilidade no decorrer da Audiência Pública nº 06/2022, foi disponibilizado, também, um e-mail para que as manifestações por escrito pudessem ser enviadas: [ap006\\_2022@antt.gov.br](mailto:ap006_2022@antt.gov.br).

No período disponibilizado para as contribuições, foram recebidas 54 (cinquenta e quatro) manifestações por escrito, sendo 30 (trinta) por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT – ParticipANTT, 18 (dezoito) manifestações recebidas por e-mail e 6 (seis) manifestações recebidas por meio do Sistema Eletrônico – SEI. De forma oral, 20 (vinte) pessoas se manifestaram, sendo 15 (quinze) de modo virtual e 5 (cinco) presencialmente.

A maioria das manifestações apresentaram mais de uma contribuição. Assim, das manifestações realizadas, foram recebidas 580 (quinhentos e oitenta) contribuições, que foram analisadas e respondidas no âmbito do Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 19/2022 (documento SEI nº 13892133). Maiores informações sobre a Audiência Pública nº 06/2022 constam no processo 50500.048993/2022-51.

**JULIANO DE BARROS SAMÔR**

SUPERINTENDENTE DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

**ANDERSON LOUSAN DO NASCIMENTO POUBEL**

Gerente de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros

**ANDERSON PAULINO ARAUJO COUTO**

Coordenador de Análise Técnica do Transporte de Passageiros

**ROZANGELA GASPARINI FREIRE ARAÚJO**

Coordenadora de Análise Regulatória do Transporte de Passageiros

**HEITOR PEREIRA DO NASCIMENTO**

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres

**LEONARDO DE MOURA NITZKE**

Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres

**LUIS WANDERLEY DE SOUZA**

Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres

**MICHELL BERNARDO DOS SANTOS**

Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres



Brasília, 03 de julho de 2023

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestres. **Manual de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) – 3ª Edição**, Brasília, 2020. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/3116054/3118105/Manual+de+Analise+de+Impacto+Regulatorio+%28AIR%29+e+Avaliacao+C3%A7%C3%A3o+de+Resultado+Regulatorio+%28ARR%29++2020.pdf/2ea7dfbd-3b18-f5a3-7362-8a054ec05c6a?t=1635196329297>

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária. **Guia de Análise de Impacto Regulatório, Guia nº 17/2021 – versão 3, 2021**. Disponível em: [http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17\\_2021\\_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def-8b36-81c1ddf06add](http://antigo.anvisa.gov.br/documents/10181/6328934/Guia+17_2021_vers%C3%A3o+3.pdf/da2a106b-9ac6-4def-8b36-81c1ddf06add)

ARAGÃO, J.J.G. et al. **Construindo modelos de relações institucionais e regulatórias no transporte público urbano: algumas considerações metodológicas**. Transporte em tempos de reforma: ensaios sobre a problemática. Brasília: LGE Editora, 2000.

CNMC. **Study on intercity bus passenger transport in Spain**. E/CNMC/006/19. Market Studies Collection, 2022. Disponível em: <https://www.cnmc.es/sites/default/files/4448936.pdf>. Acesso em 27 de maio de 2023.

COUTO, A.P.A. **Transporte Regular Interestadual por Ônibus: características e revisão da regulação**. Brasília, 2013. Dissertação apresentada como pré-requisito para a obtenção do título de mestre em Regulação e Gestão de Negócios junto à Universidade de Brasília. Universidade de Brasília. Disponível em: [https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/16162/1/2013\\_Anderson%20PaulinoAraujoCouto.pdf](https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/16162/1/2013_Anderson%20PaulinoAraujoCouto.pdf). Acesso em 29 de maio de 2023.

FISCHER, L.A.; SCHWIETERMAN, J.P. **The Decline and Recovery of Intercity Bus Service in the United States: A Comeback for an Environmentally Friendly Transportation Mode?** Environmental Practice, 2011. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/231751652\\_RESEARCH\\_ARTICLE\\_The\\_Decline\\_and\\_Recovery\\_of\\_Intercity\\_Bus\\_Service\\_in\\_the\\_United\\_States\\_A\\_Comeback\\_for\\_an\\_Environmentally\\_Friendly\\_Transportation\\_Mode](https://www.researchgate.net/publication/231751652_RESEARCH_ARTICLE_The_Decline_and_Recovery_of_Intercity_Bus_Service_in_the_United_States_A_Comeback_for_an_Environmentally_Friendly_Transportation_Mode). Acesso em 27 de maio de 2023.

GOMIDE, A.A. **Regulação econômica nos serviços públicos de transporte urbano por ônibus no Brasil**. Porto Alegre, 1998. Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Economia. Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Acesso em 04 de janeiro de 2022.

KON, A. **Economia Industrial: teoria e estratégias**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2017.

PINDYCK, R.S.; RUBINFELD, D.L. **Microeconomia**. Sexta edição. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

SCHILLER, A.O.S.B. **Sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no brasil: concorrência, falhas de governo e reflexos regulatórios**. Rio de Janeiro, 2018. Escola de Direito do Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/27339/Schiller%2c%20Alexandre%20-%20Sistema%20de%20Transporte%20Rodovi%2c%20a%20Interestadual%20e%20Internacional%20de%20Passageiros%20no%20Brasil%20-%20Concorr%2c%20Falhas%20de%20Governo%20e%20Reflexos%20Regulat%2c%20b3rios.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 29 de maio de 2023.

TOBAR, M.I.H. **El régimen jurídico del transporte de pasajeros por carretera. Una aproximación empírica y dogmática**. Santiago, 2022. Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Departamento de Derecho Público. Universidad de Chile. Disponível em: <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/189622/El-regimen-juridico-del-transporte-de-pasajeros-por-carretera-una-aproximacion-empirica-y-dogmatica.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 29 de maio de 2023.

VELDE, D.V.D. **Long-Distance Bus Services in Europe: Concessions or Free Market?** Discussion Paper 2009-21. OECD/ITF, 2009. Disponível em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp200921.pdf>. Acesso em 18 de maio de 2023.

[1] Parâmetros estabelecidos pela Resolução nº 1.627, de 13 de setembro de 2006.

[2] O Decreto 2.521/1998 considera como mercado o núcleo de população, local ou regional, onde há potencial de passageiros capaz de gerar demanda para a exploração econômica de uma ligação, de maneira isolada ou combinada com outras ligações. E, como mercado secundário ou subsidiário, considera o par de núcleos populacionais que apresenta pequeno potencial de geração de demanda de transporte, incapaz, por si só, de viabilizar economicamente o atendimento de uma ligação de forma autônoma.

[3] Considerou-se o período de um ano como período de avaliação porque é o período mínimo geral de atendimento a ser observado pelas empresas e corresponde, também, ao ciclo de avaliação dos termos de autorização e das autorizatárias. Por último, corresponde ao período que permite a consideração da flutuação sazonal de demanda ao longo dos meses, característica dos serviços de TRIP, sendo um período usualmente adotado para a avaliação da evolução da demanda ao longo do tempo.

[4] Lotação considerada na planilha tarifária utilizada para levantamento do custo da prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, conforme Título IV da Resolução nº 18, de 23 de maio de 2002, e Resolução nº 1.627, de 13 de setembro de 2006.

[5] Vide Nota Técnica 034/SUREF/ANTT/2006.

[6] Vide Anexo 3 – Termos e Definições do Edital de Licitação e do Contrato de Permissão dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, operados por ônibus do tipo rodoviário, relativo à Audiência Pública nº 121/2011. Disponível em:

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=302>. Consulta em 23 de maio de 2023.

[7] O coeficiente tarifário, referencial utilizado até 2019 para o cálculo da tarifa máxima dos serviços regulares de TRIP, era calculado a partir da planilha tarifária que estimava o custo médio por quilometragem percorrida nos serviços, com vistas a garantir ao usuário dos serviços uma tarifa módica e que permitia a justa remuneração do operador. O valor do coeficiente tarifário do serviço convencional com sanitário em piso pavimentado previsto na Resolução ANTT 5.826, de 29 de junho de 2018, corresponde a R\$ 0,185708.

[8] Na planilha tarifária utilizada para o cálculo de custo quilométrico que serviu de base para a UMRP, a taxa de remuneração do capital investido considerada foi de aproximadamente 10% do custo/km estimado.

[9] Não há um custo irreversível significativo que a empresa assumirá caso deixe o mercado antes de cumprir o período mínimo de atendimento. Contudo, como o cumprimento do período de atendimento é condição indispensável ao cumprimento do objeto da autorização, se ela abandonar o mercado, ficará impedida de ampliar sua operação, por meio de novas autorizações, pelo período mínimo de 12 meses.

[10] Custos resultantes da exclusão dos custos de capital (depreciação dos ativos utilizados na prestação dos serviços e a remuneração do capital investido).

[11] Impact and Benefits of Deregulation.

[12] As informações desta Seção, inclusive com transcrições de partes dos documentos consultados, foram retiradas do Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 16/2021 (documento SEI nº 7481511 – processo 50500.006769/2021-10), do Relatório de Atividades relativas à Tomada de Subsídios nº 04/2020 (documento SEI nº 4115249 – processo 50500.053817/2020-70), do Relatório da Reunião Participativa nº 05/2021 (documento SEI nº 8361542 – processo 50500.090213/2021-95), do Relatório da Tomada de Subsídios nº 01/2022 (documento SEI nº 10420845 – processo 50500.007765/2022-21), do Relatório Simplificado de Consulta Interna 11372391 (documento SEI nº 11372391 – processo 50500.033635/2022-44) e do Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 19/2022 (documento SEI nº 13892133 – processo 50500.048993/2022-51)



Documento assinado eletronicamente por **ROZANGELA GASPARINI FREIRE ARAÚJO, Coordenador(a)**, em 03/07/2023, às 09:28, 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 **MICHELL BERNARDO DOS SANTOS, Técnico em Regulação**, em 03/07/2023, às 09:37, 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 **LUIS WANDERLEY DE SOUZA, Técnico em Regulação**, em 03/07/2023, às 09:43, 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 **HEITOR PEREIRA DO NASCIMENTO, Especialista em Regulação**, em 03/07/2023, às 09:44, 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 **ANDERSON PAULINO ARAUJO COUTO, Coordenador(a)**, em 03/07/2023, às 09:57, 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 **LEONARDO DE MOURA NITZKE, Técnico em Regulação**, em 03/07/2023, às 09:57, 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 **ANDERSON LOUSAN DO NASCIMENTO POUHEL, Gerente**, em 03/07/2023, às 10:15, 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 **JULIANO DE BARROS SAMÔR, Superintendente**, em 03/07/2023, às 10:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **17598188** e o código CRC **0F5E7833**.