

Proposição Recebida via PMCC¹

Proposição: Transporte coletivo rodoviários de passageiros na modalidade fretamento

Identificador: 338

Informações sobre o Proponente

Sigla	Nome
Buser	Buser Brasil Tecnologia Ltda

Enquadramento da Proposta

- **Segmento:** Serviços
- **Natureza:** Regulatório
- **Complexo Produtivo:** Transversal

Informações sobre a Proposição

Tipo da Informação	Detalhamento
Descrição	<p>Se trata de denúncia ao FIARC sobre o alto custo regulatório imposto ao setor de transporte coletivo rodoviário de passageiros, sob regime de fretamento, atividade estritamente privada, regulada pela ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. A denúncia diz respeito à regra do "circuito fechado" que restringe a forma pelo qual o agente privado deve prestar sua atividade e a liberdade de escolha e de contratação por parte do usuário com relação a uma atividade lícita, regular e disponível no mercado. A referida regra está prevista no Decreto 2.521/98, ao tratar da atividade de fretamento, que não foi recepcionada pela Lei 10.233/01, que reestrutura o setor de transporte rodoviário de passageiros no âmbito federal. Além disso, embora citada no referido decreto, a regra do circuito fechado foi somente conceituada pela Resolução 4777/2015 - ANTT, como aquela pela qual a empresa privada deve obrigatoriamente oferecer seus serviços a grupo de pessoas e o transportá-lo ao destino e conduzi-lo de volta ao ponto de origem, todos juntos, na mesma hora, data, condutor e meio de transporte, o que claramente gera ociosidade de frota e de mão de obra, além da perda pela alocação ineficiente dos recursos disponíveis para a prestação dos serviços. A referida regra não tem previsão na lei e tampouco na Constituição Federal, ferindo os princípios da legalidade e da livre iniciativa. Além disso, a regra do circuito fechado é contrária ao uso das plataformas de tecnologia que vem reduzindo os custos de transação entre as partes contratantes e contratadas, através do sistema de "fretamento colaborativo", que</p>

¹ Programa de Melhoria Contínua da Competitividade (Portaria SEPEC/ME nº 12.302/2019)

	<p>vem contribuindo para a diminuição dos custos do transporte, melhorias na qualidade dos serviços, geração de renda e empregos, alavancando o setor privado envolvido. A manutenção da referida regra nos dias de hoje somente se justificaria para manter a proteção de mercado existente quanto ao transporte coletivo rodoviário de passageiros no regime regular, historicamente dominado pelas mesmas empresas ou mesmos grupos econômicos. A Lei da liberdade econômica, o Decreto de estímulo ao TRIIP e demais iniciativas do Governo Federal claramente vem se firmando no sentido da abertura de mercado. Todavia, desde que houve a alteração do regime de permissão para autorização para a prestação dos serviços de transporte em regime regular, pouco se avançou quanto a abertura do setor. Atualmente uma autorização para o transporte regular e a licença de operação vem demorando mais de 1 ano para ser analisada, haja vista a morosidade do processo, bem como da ineficiência que as exigências trazem aos pedidos e novos entrantes. Em suma, o transporte rodoviário de passageiros ainda segue concentrado e sobre o setor de fretamento, objeto da presente denúncia, pouco se discute a respeito. Portanto, a regra, segundo os critérios anticoncorrenciais definidos para embasar a atuação do FIARC, deveria ser sinalizada como lesiva aos princípios da liberdade econômica (art. 4º, incisos I, II, IV e V da Lei 13.874/2019), e porque se enquadram nos termos da Instrução Normativa n. 97/2020 (artigos 4º, incisos I, “c”, II a IV; 7º, incisos I a IV, IX e X e 8º, incisos II, IV e VIII).</p>
<p>Problema:</p>	<p>A barreira de mercado artificialmente construída por meio de atos normativos infralegais que geram reserva de mercado ao segmento do transporte rodoviário de passageiros no regime regular. A regra limita a liberdade do privado quanto à prestação de suas atividades e o obriga a ter de absorver os custos da ociosidade de frota e mão de obra, pois deixa de ter formas de gerir de maneira mais eficiente seus recursos. A regra também limita o uso de novas tecnologias disponíveis no mercado e quando se coloca como limitador a soluções mais eficientes, aumenta os custos de transação entre todos os envolvidos. Deve-se levar em consideração que o transporte por fretamento é praticado por empresas de pequeno e médio porte que, em sua grande maioria, não consegue ingressar no setor do transporte rodoviário de passageiros pela complexidade das exigências técnicas e jurídicas exigidas, tais como: Prova de IPQ alto para operar em rotas economicamente mais atrativas, difíceis de alcançar salvo por empresas que já atuam com regularidade em rotas (o que não é o caso do fretamento), além do alto capital social exigido. O processo é dividido em 2 etapas, do pedido de autorização e, depois, do pedido de licença. Ambas as etapas não possuem prazo mínimo de análise e deliberação. Até 2019, os prazos da ANTT beiravam 03 anos. Após 2019, não se tem um parâmetro, podendo tomar 1 ano ou mais. Por todo o exposto, é difícil acessar o segmento</p>

	do transporte regular e com tal barreira de mercado imposta aos fretadores, o mercado do transporte regular segue sendo concentrado, com baixa competitividade e altos custos ao usuário.
Objetivo	Busca-se a sinalização do FIARC como regra onerosa e anticoncorrencial classificada como bandeira vermelha, a ser objeto de revisão por parte da ANTT ou Governo Federal. Com a análise do FIARC busca-se ou a revogação do Decreto 2521/98, e que já deveria ter sido tacitamente revogada em razão de não ter sido recepcionada, e a revisão da Resolução 4777/15 - ANTT