



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, ouvido o Plenário desta Comissão, seja realizada audiência pública para debater o trabalho realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT na elaboração de Resolução do Novo Marco Legal do TRIP (Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros).

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- Sr. Rafael Vitale, Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
- Sra. Ana Patrícia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretária de Regulação e Concorrência do Ministério da Fazenda
- Exma. Sra. Procuradora, Dra. Anna Carolina Resende MAIA Garcia, da 3ª Câmara do Consumidor e Ordem Econômica Do Ministério Público Federal
- Representante da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
- Representante do Instituto Livre Mercado
- Felipe Freire – Especialista em regulação e Mestre em engenharia de transportes
- Sra. Amanda Flávio de Oliveira, Professora de Direito Regulatório na Fundação Getúlio Vargas (UNB/Brasília)
- Sr. Alexandre Schiller, advogado, Mestre em Direito da Regulação pela FGV.

JUSTIFICAÇÃO



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

O Brasil espera há quase uma década pela efetivação de um novo marco regulatório para o setor de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, tanto para quem atua em regime regular como para aqueles que prestam sob fretamento, considerando que em 2014 houve a mudança do regime jurídico da outorga para a exploração dos serviços, consoante a Lei 12.996, que alterou a Lei 10.233, de 2001. Porém, de lá para cá, pouco se avançou com relação ao dismantelamento da situação de oligopólio desse setor, segundo os dados da própria agência reguladora.

Em 2019, quando da política de estímulo ao Trip e da deliberação da diretoria, Deliberação 955, o cenário de concentração indicava que 66% das ligações interestaduais eram operadas apenas por uma empresa por vez, com total liberdade tarifária, deixando os consumidores à mercê de apenas uma empresa para fazer aquele roteiro. Enfim, o planejamento - consoante a agência regulatória, conduzido por Supas da época - previa que fosse dado cumprimento à política pública vigente com a conclusão do projeto de aprimoramento das regras do Trip regular. Em 2021, o monopólio das linhas aumentou para 73%.

Em 2022, além de o projeto do Trip não ter sido submetido à aprovação na metade do ano, como era esperado, por uma questão de quórum do colegiado, houve a antecipação da discussão do transporte clandestino sem a participação social. Sendo que no ano corrente, foi apresentada pela ANTT uma minuta do novo Marco Regulatório do Transporte Rodoviário que vai na contramão da livre concorrência. Diante desse cenário, observou-se uma brusca mudança de comportamento da diretoria e dos quadros técnicos da agência, que por sua vez passaram a arrefecer o movimento de abertura de mercado e concorrência entre os agentes.

Na última terça-feira, 1º de agosto de 2023, foi realizada audiência pública da ANTT (Agência Nacional de Transportes) sobre a criação de um marco regulatório para as linhas de ônibus rodoviários com o objetivo de colher sugestões e contribuições sobre as alterações das regras referentes às “inviabilidades, da minuta de resolução sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros (TRIP), sob o regime de autorização”.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

De acordo com a regra debatida, “não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional ou econômica”. Os critérios sobre o que pode ser esta inviabilidade são um dos pontos de que devem ser de grande preocupação deste parlamento, pois dependendo do que for considerado inviabilidade, as atuais linhas continuariam com os atuais operadores, sem a entrada de novos, mantendo o cenário atual de concentração de 73% das ligações interestaduais operadas por apenas uma empresa, com total liberdade tarifária.

Além disso, de acordo com o julgamento recente do STF que declarou a constitucionalidade da Lei 12.996/2014, o regime de outorga é escolhido de acordo com as características do setor. A limitação da concorrência é exceção e no caso do trip, provou ser desvantajoso para o interesse público. Ao longo de décadas não conseguiu se fazer uma licitação qualquer e o mercado é altamente concentrado conforme dados da própria ANTT, o que é péssimo para o consumidor. A abertura de novas linhas num contexto regulatório inadequado provou ter agravado a situação de concentração. Nesse cenário pairam dúvidas sobre como que a ANTT pode entender que continuar restringindo a competição pode ser saudável para o usuário que é pobre e fica a mercê dos mesmos agentes de sempre.

Outro acontecimento que gera dúvidas é que como marco já havia apresentado soluções sobre o ingresso de agentes para mercados não atendidos, por que não vincula a condição da inviabilidade à autorização do serviço em condição especial, ao invés de limitar a entrada nos mercados tidos como principais, que sustentam 70% da população. O que adianta dizer que os mercados subsidiários, que representam a maioria, estão abertos para entrada se esses, como a ANTT considera, só existem em função dos mercados principais? Isso nos parece um descumprimento da decisão do STF, à lei, e inviabilizará a entrada de novos agentes econômicos e a ampliação da oferta desvinculada dos operadores tradicionais.

Ainda, a proposta adota o mesmo racional e metodologia trazida na Resolução 4770/2015, que tratou da hipótese da inviabilidade operacional em situações de concorrência ruinosa. O STF entendeu que essa Resolução estabeleceu um regime de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

SF/23459.9851 1-51

transição a pedido do Legislador, que definiu a possibilidade da ANTT manter referencial tarifário por mais 5 anos, a partir de 2014, quando o Regime de Autorização foi estabelecido, até que o mercado pudesse ser efetivamente aberto. Portanto, não se está implementando a Lei, se está estabelecendo um novo prazo de transição no qual se induzirá a concentração e não a desconcentração do mercado, o que já foi afastado por meio do Decreto 10.157/2009, Lei 14.289/2022, e pelo entendimento do STF.

Portanto, entendendo ser necessário obter explicações da Agência Reguladora acerca dos fatos elencados, assim como entender o posicionamento do setor regulado, amplamente contrário à proposta apresentada pela Agência, para que não parem dúvidas acerca da efetividade do cumprimento do objetivo deste parlamento com abertura do mercado rodoviário de passageiros, manifestada na aprovação da Lei 14.298/2022, avalizada pelo Controle Externo e pelo Judiciário.

Diante do exposto, solicitamos aos nossos pares e aprovação do presente requerimento para a realização da referida audiência.

Sala das Comissões, 16 de agosto de 2023.

Senador JORGE KAJURU

(PSB/GO)