



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

REQUERIMENTO Nº , DE 2023

(Da Sra. Adriana Ventura)

Requer a convocação do Exmo. Sr. Ministro de Transportes perante a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) para esclarecimentos sobre o desvirtuamento da política pública de transporte coletivo rodoviário de passageiros estabelecida pelo Congresso Nacional.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base no art. 58, § 2º, inciso II, da Constituição Federal e na forma do artigo 117, inciso III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, bem como no exercício constitucional fiscalizatório atribuído ao Congresso Nacional perante os atos do Poder Executivo (Art. 49, X, da CF/88), que seja convocado o Exmo. Ministro de Transportes, Sr. Renan Filho, para esclarecer sobre o processo de implementação da política pública de abertura do mercado rodoviário de transporte interestadual de passageiros que está sendo conduzido em desarmonia com os interesses do Congresso Nacional, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 47-B da Lei 10.233, de 2001, conforme alterações introduzidas pela Lei 14.298/2022, “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”. Ainda nos termos do §1º “O Poder Executivo definirá os critérios de inviabilidade de que trata o caput deste artigo, que





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

servirão de subsídio para estabelecer critérios objetivos para a autorização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.

O dispositivo reitera a política pública formalizada para o setor por meio da Lei 12.996/2014, quando o Congresso Nacional estabeleceu o Regime Autorizativo para a prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros (“TRIP”), através do qual se estabeleceu a liberdade de concorrência, por meio da redução de barreiras de entrada e a garantia da liberdade tarifária, à exceção de hipóteses de inviabilidade operacional, técnica e econômica, a serem regulamentadas pelo Poder Executivo.

Entretanto, há pelo menos um ano a ANTT, que está à frente do processo de revisão do marco regulatório setorial, passou a avançar sua proposta com soluções regulatórias *contra legem*, criando reservas nos mercados rodoviários, sob alegada presunção de dano por aumento de concorrência, o que foi duramente criticado pelo Ministério Público Federal no Ofício 4652/2023-AC, nos autos do Inquérito Civil no 1.16.000.003401/2020-58¹, Ref.: Processo no 50500.093815/2023-66, nos seguintes termos:

*“Note-se que o regime de eficiência previsto na norma tem como foco a **garantia da lucratividade da atividade econômica** a pretexto de que sem preservá-la o serviço poderia deixar de ser prestado. Contudo, a premissa **não guarda coerência com o regime de autorização**, no qual ao operador compete avaliar os riscos e benefícios do negócio. Nesse contexto, avaliar o índice de eficiência de cada mercado é ônus da empresa que pretende explorar a atividade e é certo também que a partir da gestão de cada operador aquele índice pode variar a partir da sua análise mais ampla com outras atividades desenvolvidas pela empresa, dentro e fora do TRIP.*”

1 Inquérito Civil no 1.16.000.003401/2020-58
Ref.: Processo no 50500.093815/2023-66





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

*Portanto, não é compatível com o regime de autorização que Agência estabeleça patamares mínimos de rentabilidade aos operadores quando não estiver devidamente configurado nenhum prejuízo à prestação do serviço. No caso da norma em análise, o termo inviabilidade econômica está empregado para configurar apenas uma situação potencial de menor retorno financeiro aos agentes que já exploram o serviço. Ressalte-se que a norma sequer condiciona a inviabilidade à comprovação de que esse menor retorno esteja causando danos à prestação do serviço ao usuário, é suficiente para caracterizá-la que os ganhos obtidos pelos operadores estejam abaixo dos índices de eficiência levantados, de ofício, pela Agência com base em parâmetros utilizados em outros modelos de outorga que não a autorização. Frise-se que, **nem obrigar o operador a prestar o serviço, o órgão regulador pode**. Incumbe-lhe apenas: i) estabelecer balizas regulatórias coerentes com o regime de autorização que fomentem a abertura do mercado; ii) assegurar, por meio de uma fiscalização eficiente, a boa qualidade da prestação do serviço pelo operador; e iii) em casos excepcionais de ausência de interessados na prestação do serviço ou má prestação por parte dos autorizatários, adotar medidas cabíveis para atrair a participação de outros agentes ou, em última instância, a restrição do mercado por meio do processo seletivo. Desse modo, a inviabilidade econômica deveria pressupor a **efetiva comprovação de ausência de interessados na exploração econômica do mercado e/ou a má***





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

qualidade na prestação do serviço por todos os autorizatários. Apenas quando presente concretamente uma dessas hipóteses, a Agência agiria, de forma excepcional, para garantir a prestação do serviço e/ou a sua qualidade adequada, valendo-se para tanto do processo seletivo quando não fosse possível outras ferramentas de fomento à prestação do serviço ou ao incremento da sua qualidade. O que se pretende com essas considerações é a garantir que a inviabilidade seja devidamente comprovada, tenha como pressuposto dano concreto ao serviço prestado ao usuário e não seja apenas uma barreira ao ingresso de novos operadores nos mercados principais. Na esteira do que constou no Parecer no 00358/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, a inviabilidade não pode ser presumida, ainda que por meio de fórmulas preestabelecidas pela ANTT que desconsiderem a existência de autorizatárias e a prestação adequada dos serviços”.

Apesar disso, não há nenhuma sinalização por parte do Governo de que qualquer providência tenha sido tomada para o aprimoramento da minuta.

Pior, em 29/11/2023, o Jornal o Globo², em reportagem informou ter tido acesso a uma nova minuta que está em vias de aprovação e que o texto pretende limitar ainda mais a entrada no setor, inclusive o controle da concorrência em mercados monopolistas, que representam 70% do total das ligações, bem como a entrada de agentes em mercados sequer atendidos, sob

2 Nova regra da ANTT para o TRIP será ainda mais restritiva para empresas novatas. Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/blogs/capital/post/2023/11/nova-regra-do-trip-fica-ainda-mais-restritiva-para-novas-empresas.ghtml>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

o entendimento de que um mercado competitivo é aquele sob regime de duopólio, cuja avaliação da dinâmica precisa ocorrer ano a ano para que não haja a concorrência predatória.

Desta forma, a convocação do Ministro de Transportes se faz imprescindível para esclarecimentos do processo que está sendo conduzido de forma ilegal e inconstitucional pela ANTT

Sala das Sessões, 30 de Novembro de 2023.

Adriana Ventura
Deputada Federal (NOVO/SP)





Requerimento de Convocação de Ministro de Estado na Comissão (art. 50, CF)

(Da Sra. Adriana Ventura)

Requer a convocação do Exmo.
Sr. Ministro de Transportes perante a
Comissão de Fiscalização Financeira e
Controle (CFFC) para esclarecimentos
sobre o desvirtuamento da política pública
de transporte coletivo rodoviário de
passageiros estabelecida pelo Congresso
Nacional.

Assinaram eletronicamente o documento CD236568848900, nesta ordem:

- 1 Dep. Adriana Ventura (NOVO/SP)
- 2 Dep. Marcel van Hattem (NOVO/RS)

