

alterações no marco regulatório  
do transporte rodoviário  
interestadual de passageiros

objetivo

proporcionar um ambiente  
competitivo e garantir a  
qualidade do serviço

# inviabilidade operacional – referência legal

Art. 47-B. **Não haverá limite** para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, **salvo no caso de inviabilidade operacional**.

Parágrafo único. Na hipótese do *caput*, a ANTT **poderá** realizar **processo seletivo público** para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.

# inviabilidade operacional – conceito regulatório

período de transição

restrição de  
infraestrutura

OU

concorrência  
ruinosa

**48 meses** para os estudos de avaliação de mercados, para detalhar e estabelecer os parâmetros de avaliação dos casos enquadrados como **inviabilidade operacional**

qtde de empresas  
por mercado

2 empresas por  
mercado novo

ANTT

empresas

processo seletivo  
(sorteio)

processo seletivo  
(sorteio)

D224/2016

# inviabilidade operacional – nova proposta

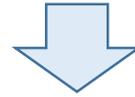
controle de entrada



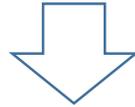
# inviabilidade operacional – nova proposta



pares de microrregiões que tendem a atrair mais operadores (mercados singulares)



transição gradual



incremento na oferta (20% da frequência média de viagens)



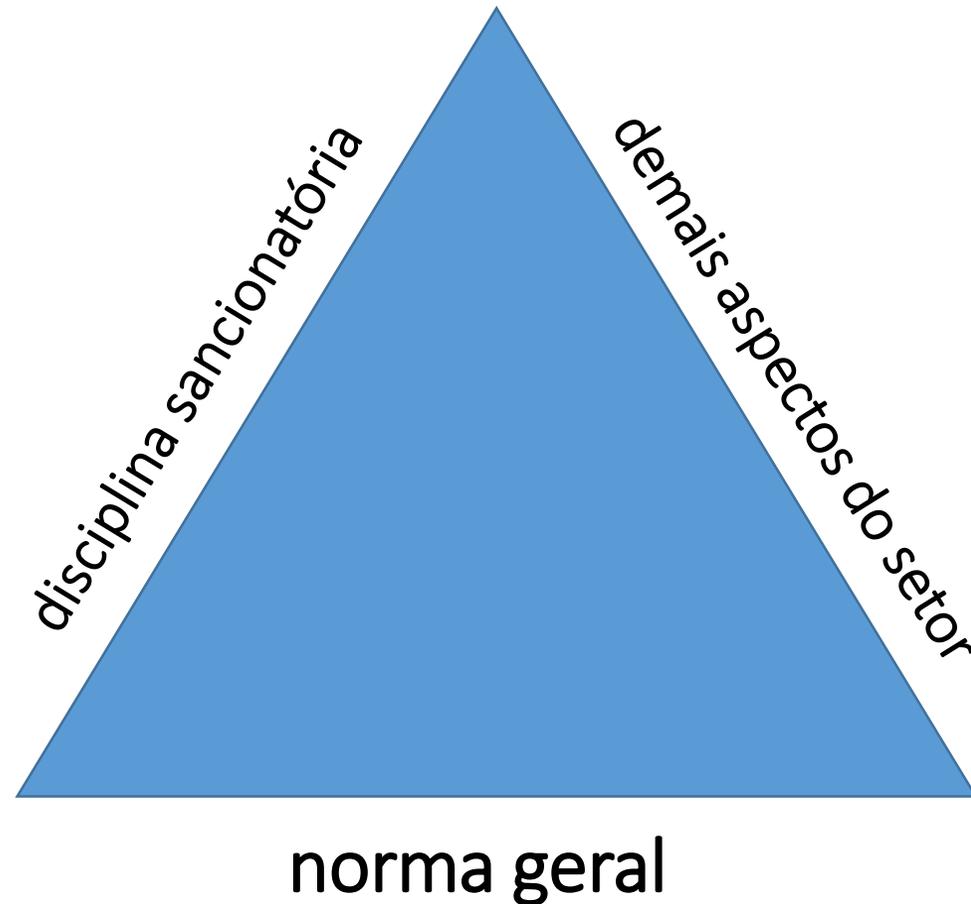
disponibilidade para novos operadores

# marco regulatório - situação atual

2002	2003	2004	2005	2006	2007
<ul style="list-style-type: none"><li>• R19</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R233</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R643</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R839</li><li>• R1159</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R1383</li><li>• R1430</li><li>• R1432</li><li>• R1692</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R1971</li></ul>
2008	2009	2010	2011	2012	2013
<ul style="list-style-type: none"><li>• R2760</li><li>• <b>R2868</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R3075</li><li>• R3076</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R3535</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• -----</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R3871</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R4130</li></ul>
2014	2015	2016	2017	2018	2019
<ul style="list-style-type: none"><li>• R4282</li><li>• R4308</li><li>• R4499</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>R4770</b></li><li>• R4936</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R5063</li><li>• R5072</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R5285</li><li>• R5396</li><li>• R5629</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• R5838</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ?</li><li>• ?</li><li>• ?</li></ul>

marco regulatório - situação proposta

tripé regulatório



# premissas

- liberdade tarifária (art. 43, II e art. 45 da L10233/01);
- ambiente de livre e aberta competição (art. 43, II e art. 45 da L10233/01);
- adequação dos instrumentos às disposições legais (art. 44 da L10233/01);
- desburocratização e simplificação administrativa;
- menos controle prévio, mais monitoramento;
- menos discricionariedade, mais objetividade;
- facilidade de entrada;
- facilidade de saída.

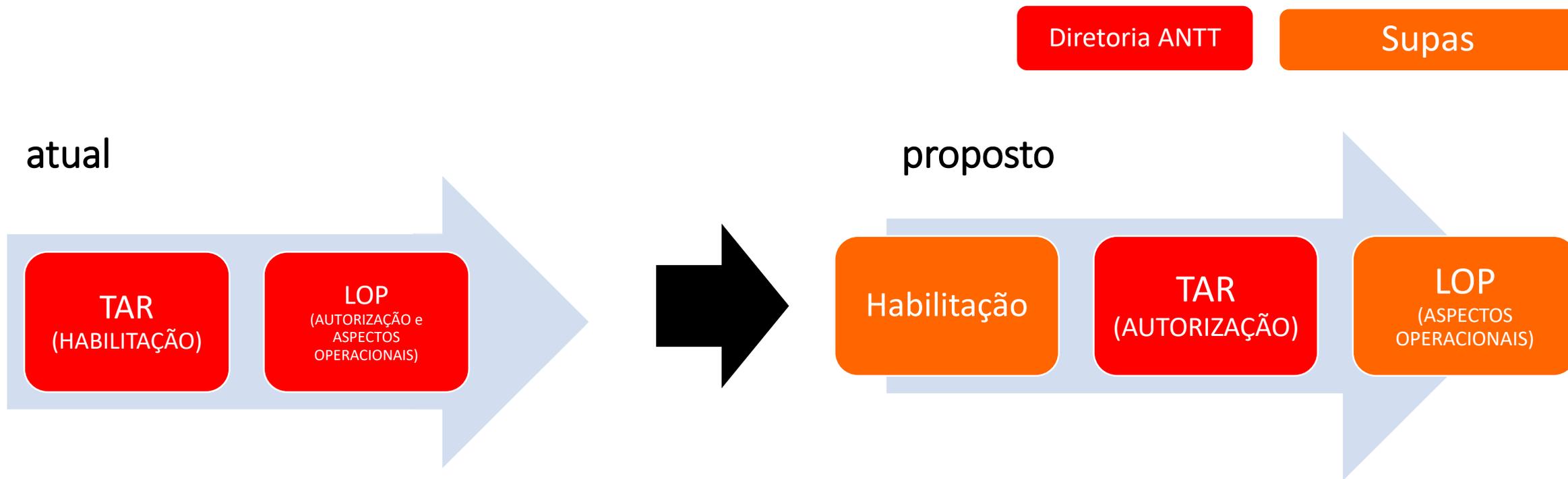
**implementar um autêntico regime de autorização pura**

# principais problemas

- inadequação da R4770/15 ao regime de autorização (L10233/01)
- existência de dois mercados – regular e judicial;
- engessamento do mercado;
- elevada discricionariedade;
- excessiva burocracia;
- habilitação como barreira à entrada de novos operadores;
- ausência de elementos objetivos de precarização da outorga;
- possibilidade de transferência de mercados;
- pendência de um sistema de avaliação de desempenho; e
- ausência de sistemas de informação.

**manutenção do regime de autorizações especiais**

# instrumentos



TAR	LOP
único por empresa	única por empresa
natureza vinculativa	natureza discricionária

TAR	LOP
um para cada objeto de autorização	uma para cada linha
natureza discricionária	natureza vinculativa

# habilitação – situação atual

regularidade jurídica

regularidade financeira

regularidade fiscal

regularidade trabalhista

qualificação técnico-profissional

qualificação técnico-operacional

FROTA (veículos)	CAPITAL SOCIAL (R\$)
até 10	2 milhões
mais de 10 e até 50	10 milhões
mais de 50	15 milhões

# habilitação – situação proposta

regularidade jurídica

regularidade financeira

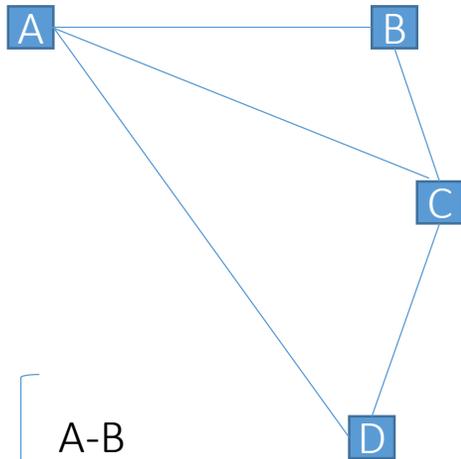
regularidade fiscal

regularidade trabalhista

FROTA (veículos)	CAPITAL SOCIAL (R\$)
	200 mil
adicionalmente aos veículos próprios	100 mil

# objeto de autorização

Linha A-B-C-D

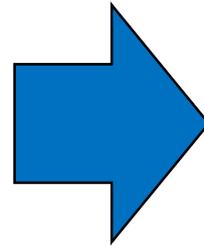


Autorização  
por  
Trechos  
(Mercados)

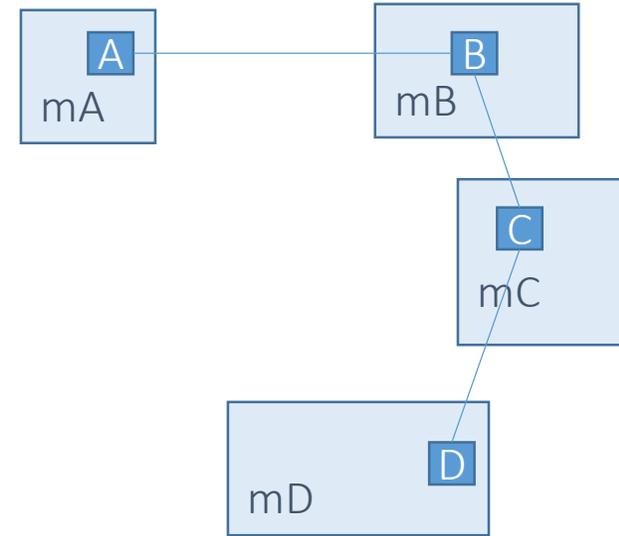
A-B  
B-C  
A-C  
C-D  
A-D

- ! Não tem o mercado B-D – não pode vender nesse trecho
- ! Pode solicitar uma linha A-B

5.570 municípios – 28.806.392 combinações de mercados possíveis



Linha A-B-C-D



Autorização: Conjunto de microrregiões da linha  
[mA; mB; mC; mD]

- ! Qualquer seção interestadual está autorizada, B-D por exemplo.
- ! Não pode fazer um trecho da linha. Se quiser fazer a linha A-B, Tem que ter autorização do conjunto {mA e mB}.

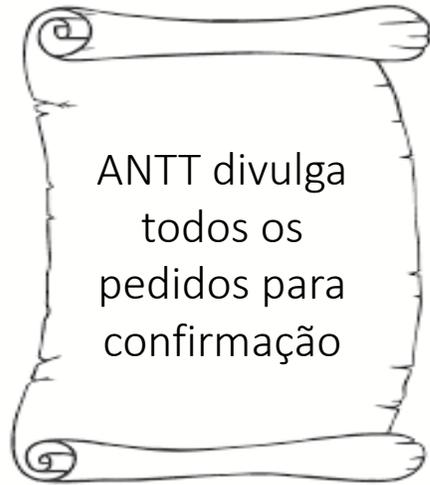
# outras proposições

- *raio-x* da minuta proposta:
  - 50 páginas, 216 artigos;
  - alteração em 9 resoluções;
  - revogação de 8 resoluções;
  - revogação de aspectos de 4 resoluções;
  - revogação de todas as deliberações e portarias regulatórias
- fim do cálculo de frequência mínima pela ANTT;
- declaração de adequabilidade apenas para terminais e pontos de parada;
- alteração do conceito de terminal rodoviário, facilitando o cadastro de novos terminais (incremento de *slots*)

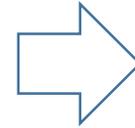
# outras proposições

- sai a idade média cadastral (5 anos), entra a IMo (máxima de 10 anos);
- aumento da idade máxima dos veículos, de 10 para 15 anos;
- **monitriip é elemento central do novo marco regulatório;**
- frequência do serviço convencional em função da frequência observada (10% das viagens ofertadas por linha);
- avaliação de desempenho da linha no primeiro trimestre da operação;
- redução do período mínimo de atendimento de 12 para 3 meses;
- **definição das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização (porta de saída rápida).**

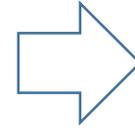
# simplificação – entrada em janelas



[www.pintandoacolarindo.com.br](http://www.pintandoacolarindo.com.br)

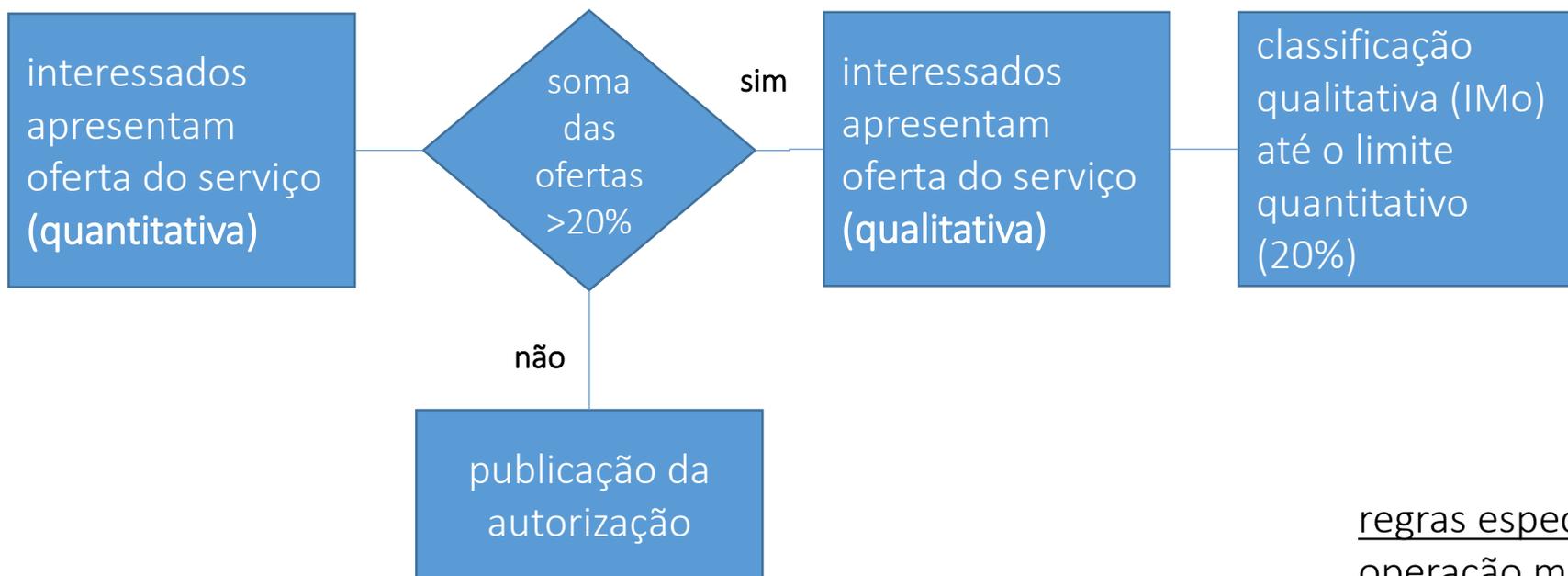


publicação da autorização (TAR)



processo seletivo, **quando necessário**

# processo seletivo



regras específicas para selecionados:  
operação mínima: 12 meses  
cumprir a oferta quantitativa: 3 meses  
cumprir a oferta qualitativa: 12 meses  
garantia de execução: 12 meses

obrigado!