



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Coordenação-Geral de Transportes, Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 92 /COGTR/SEAE/MF

Brasília, 11 de abril de 2017.

Assunto: Audiência Pública nº 02/2017, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que objetiva obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da minuta de resolução que dispõe sobre as alterações à Resolução ANTT nº 4.130/13 a respeito do novo serviço “Cama” e da exigência de apoio para pernas para o serviço “Executivo”.

Acesso: Público.

1. Introdução

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 02/2017, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transporte internacional e interestadual de passageiros, nos termos de suas atribuições, definidas no art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no art. 42, Anexo I, do Decreto nº 9.003, de 13 de março de 2017.

2. A presente audiência pública tem o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da minuta de resolução que dispõe sobre as alterações à Resolução ANTT nº 4.130, de 03 de julho de 2013, sobre o novo serviço “Cama” e sobre a exigência de apoio para pernas para o serviço “Executivo”.

3. De acordo com a mencionada audiência pública, a categoria “Cama” é um serviço diferenciado que surge pela demanda de usuários mais sensíveis a conforto e menos a preço, que estariam dispostos a pagar um valor adicional ao que seria pago pelo serviço “Leito”. Dessa forma, as empresas transportadoras e os fabricantes de ônibus solicitaram um posicionamento por parte da ANTT sobre a regulamentação do “ônibus cama”. Além disso, pretende-se discutir a possibilidade de se tornar opcional o apoio para pernas para o serviço “Executivo”.

2. Da proposta submetida à audiência pública e das melhores práticas regulatórias

4. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que, na presente audiência pública, a agência atendeu parcialmente a esses requisitos.

5. Em relação à regulamentação da categoria “ônibus cama”, a ANTT apresentou, na Nota Técnica nº 066/GEROT/SUPAS/2016, de 16 de dezembro de 2016,¹ elementos básicos de uma análise de impacto regulatório, além de uma justificativa com os detalhes técnicos do que se propõe.

6. Por outro lado, quanto à proposta de tornar opcional o apoio para pernas no serviço executivo, a agência não apresentou as justificativas. A ANTT apenas apresentou dados técnicos comparativos entre os serviços “Executivo” e “Semileito”, bem como os diferenciais de preços entre os mencionados serviços, mas não fundamentou – seja tecnicamente, seja economicamente – a proposta de tornar opcional a disponibilização do apoio para pernas no serviço Executivo. Mesmo assim, conforme se observa na proposta para o Anexo III na minuta de resolução – “Características veiculares das categorias dos ônibus convencional, executivo, semileito, leito e cama” –, não será mais exigido para os ônibus executivos o apoio de pernas, conforme demonstrado na tabela que se segue.

RESOLUÇÃO ANTT Nº _____, DE _____ DE _____ DE 2017.

ANEXO I

ANEXO III – Características veiculares das categorias dos ônibus convencional, executivo, semileito, leito e cama

ITEM	CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES MÍNIMAS	CONVEN-CIONAL ⁽¹⁾	EXECUTIVO	SEMILEITO	LEITO	CAMA
i	Profundidade do Assento, em centímetros (PA)	42	42	42	45	45
ii	Largura do Assento, em centímetros (LA) ⁽²⁾	43	45	45	50	50
iii	Altura do Assento em relação ao piso, em centímetros (AA)	38	38	38	38	38
iv	Estágios de Reclinação do encosto da poltrona (ER)	2	3	4	4	7 ⁽⁵⁾
v	Reclinação final do encosto em relação à vertical, em graus (α)	32	40	45	50	80
vi	Distância entre uma Poltrona e aquela localizada imediatamente a sua frente quando esta estiver em sua reclinação Máxima, em centímetros (DPM)	26	26	28	37	48 ⁽⁶⁾
vii	Largura do Corredor de circulação/mais de um corredor em centímetros (LC) ⁽³⁾	35	35	35	35/25	35/25
viii	Altura do Corredor de circulação, em centímetros (AC) ⁽⁴⁾	190	190	190	190	190
ix	Gabinete sanitário, exigência	* ⁽¹⁾	SIM	SIM	SIM	SIM
x	Ar condicionado, exigência	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM
xi	Cabine individual para motorista, caracterizada por separação física completa do espaço destinado aos passageiros, exigência	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM
xii	Apoio para pernas, exigência	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM ⁽⁷⁾
xiii	Máximo de três fileiras de poltronas na distribuição 2x1 ou 1x1x1, exigência	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM
xiv	Anteparo tipo cabeceira, em todas as poltronas, para proteger o encosto da poltrona, quando a mesma estiver reclinada, exigência	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM

Notas:

- (1) Convencional – com ou sem sanitário.
- (2) Para os ônibus fabricados antes de julho de 2009 será admitida LA menor que 43 cm.
- (3) Veículo que possuir o apoio de braço central com ressalto, a largura mínima será de 28 cm.
- (4) Altura mínima para ônibus de dois pisos será: piso inferior 180 cm; superior 170 cm.
- (5) Exceto quando o mecanismo permitir regulagens com múltiplos estágios de reclinação.
- (6) Distância referente à parte frontal superior do assento até o anteparo imediatamente a sua frente.
- (7) Quando a poltrona estiver na posição cama, o apoio para pernas deve-se projetar como uma extensão do assento e com regulagem próxima à horizontal.

7. Ante o exposto, dada a falta de fundamentação técnica para a supressão da obrigatoriedade da exigência de apoio para pernas, recomenda-se à ANTT que fundamente a proposição antes de proceder à alteração proposta.

¹ <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/51339.html>. Acessado em 06/04/2017.

2.1. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

8. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

9. No caso em tela, os principais agentes envolvidos são os usuários do transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros de longa distância, as autorizatárias do serviço regular interestadual e internacional de passageiros, os fabricantes de carrocerias (por exemplo Marcopolo, Comil, Caio, Irizar, Neobus etc.), entre outros.

10. Na sessão presencial da Audiência Pública ANTT nº 02/2017, realizada em 05 de abril de 2017 na sede da ANTT em Brasília/DF, a Seae questionou qual seria a justificativa para a supressão da obrigatoriedade da exigência do apoio para pernas no serviço “Executivo”, uma vez que essa justificativa não estava presente na Nota Técnica ANTT nº 066/GEROT/SUPAS/2016, que embasa a referida audiência pública. O servidor da ANTT que presidiu a sessão justificou que o serviço diferenciado, no qual o serviço “Executivo” se inclui, deve ser livre, sendo desejável uma intervenção mínima da agência de forma que o mercado se organizaria por si só. Informou que, ao questionarem a Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus (Fabus)², a resposta que obtiveram foi que o apoio dos pés dificulta a acessibilidade de cadeirantes e usuários de estatura elevada, justificando-se o pedido de supressão do apoio. Segundo o presidente da sessão, alguns ônibus executivos ofertarão o apoio dos pés e outros não, devido à não obrigatoriedade, sendo o usuário livre para escolher a linha/horário que tem ou não o serviço – apesar de não estar explícito, na proposta de norma, a obrigação de informar ao usuário da existência ou não do apoio. Ato contínuo, a Seae solicitou, na própria sessão presencial da audiência, que a justificativa técnica fosse adicionada à documentação disponível para análise da proposta.

11. Do exposto, é possível inferir que os usuários do transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros de longa distância do serviço “Executivo” que utilizam o apoio dos pés terão seu bem-estar afetado, já que, como a oferta passa a não ser mais obrigatória, há uma tendência de que os fabricantes parem de produzir carrocerias para ônibus com tal apoio. Cabe ainda acrescentar que, em muitas linhas, não há concorrência, de forma que a justificativa de que o usuário poderá escolher a empresa que oferece o apoio dos pés não se aplica. Como mencionado na Nota Técnica ANTT nº 066/GEROT/SUPAS/2016, para que o passageiro tenha certeza de que o ônibus terá apoio para as pernas, a alternativa será utilizar o serviço “Semileito”. Na apresentação da sessão presencial, foi mostrado que os veículos cadastrados em 03 de abril de 2017 como “Executivo” correspondiam a 48% do total, enquanto os cadastrados como “Semileito” correspondiam a somente 8%. Mesmo que a renovação da frota do serviço “Executivo”

² A Fabus, em setembro de 2016, encaminhou à ANTT, conforme solicitado pela agência, documento informando as características dos “Ônibus Cama”. Na ocasião, para viabilizar avanços nas configurações do serviço “Executivo”, a Fabus sugeriu a retirada da exigência do apoio de perna de ônibus desse serviço.

seja gradual, uma parcela dos usuários que hoje se beneficia do apoio pode não ter a opção desse item de conforto devido a oferta do serviço “Semileito” ser menor.

3. Análise do Impacto Concorrencial

12. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.³ Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.

4. Considerações Finais

13. Ante o exposto, a Seae considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da proposta quanto à criação do serviço de ônibus de qualidade superior denominado “Cama”, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento. Sugerimos, entretanto, que a ANTT apresente os fundamentos que subsidiam a proposta de supressão da obrigatoriedade de apoio para as pernas no serviço “Executivo”, tendo em vista que tais justificativas não foram apresentadas na proposta submetida à audiência pública.

À consideração superior.

MYLENA M. DE ALENCASTRO COSTA
Chefe de Divisão

FABIO COELHO BARBOSA
Coordenador

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA
Coordenador

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA
Coordenador-Geral de Transportes, Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais

De acordo.

ANGELO JOSÉ MONT ALVERNE DUARTE
Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência

³ OCDE (2011). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 2.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>.