



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 4.664, DE 2020**

(Do Sr. JHC e outros)

Altera a Lei 10.233 de 2001 para estabelecer a Lei de Liberdade de Escolha do Transporte Viário e garantir o direito de escolha do usuário, bem como estabelecer mecanismos de expansão do acesso dos consumidores aos serviços de transporte rodoviário público regular e transporte rodoviário privado por afretamento.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4497/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput – RICD

(*) Atualizado em 23/4/2021 para inclusão de coautores.



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

Projeto de Lei nº **de 2020**
(Do Sr. JHC)

Altera a Lei 10.233 de 2001 para estabelecer a Lei de Liberdade de Escolha do Transporte Viário e garantir o direito de escolha do usuário, bem como estabelecer mecanismos de expansão do acesso dos consumidores aos serviços de transporte rodoviário público regular e transporte rodoviário privado por afretamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O Art. 14 da Lei 10.233 de 2001 passa a vigorar com as seguintes alterações e inclusões:

“Art.14

.....
.....

III.

.....
.....

b. o transporte rodoviário coletivo em regime de afretamento, de natureza privada e sob livre contratação conforme a demanda.

.....
.....

14.B. Para garantir a oferta do transporte rodoviário interestadual e internacional nos mercados de maior ou menor demanda e zelar pela segurança e eficiência na prestação dos serviços, a ANTT, no âmbito de sua competência, deverá prever:



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

- I – Uso de veículos de diferentes categorias e capacidade de ocupação, tais como ônibus, micro-ônibus e vans, no transporte regular ou por afretamento;
- II – Rígidos padrões de segurança dos veículos e a obrigatoriedade de uso de dispositivos de monitoramento, tais como câmeras de fadiga, telemetria e sensores de cinto de segurança;
- III – Estímulo ao emprego de novas tecnologias, soluções inovadoras e boas práticas de mercado, inclusive por intermédio de plataformas digitais de intermediação entre usuários e transportadoras;
- IV – Avaliação da qualidade e satisfação do usuário através de critérios objetivos definidos pela agência reguladora, como meio de manutenção da autorização outorgada.
- V – Venda de passagens ou de reserva de viagens por meio físico ou digital, respeitada a liberdade tarifária e a possibilidade de pagamento por rateio, no caso do transporte privado, por afretamento.

Art. 2º. É vedado à administração pública e às demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de sua regulamentação, o abuso regulatório de maneira a:

- I – criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes;
- II – redigir enunciados que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado;
- III – exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado;
- IV – redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, e que retardem a adoção de aplicativos de transporte;
- V – aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios;





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

VI – criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros;

VII – introduzir limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas;

VIII – restringir o uso e o exercício da publicidade e propaganda sobre um setor econômico, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em Lei federal.

IX – criar penalidades subjetivas e sem parâmetros técnicos;

X – constar valor máximo ou mínimo a ser cobrado pelo serviço;

XI – limitar os meios de prova admitidos em direito para comprovação da regularidade jurídica, fiscal e trabalhista, capacidade econômico-financeira e técnica operacional das transportadoras.

XII – restringir a oferta de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional do sistema regular ou privado, por meio de critérios regulatórios não autorizados em lei, limitando a liberdade de escolha e contratação do usuário.

Art. 3º. As propostas de edição e de alteração de atos normativos referentes ao transporte público coletivo rodoviário, regular e privado, de interesse de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, serão escritas em linguagem simples, clara e objetiva, sendo precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório, que conterá:

I – Pressupostos de fato e de direito;

II – Identificação do problema;

III – Estimativa da quantidade de autorizatárias afetadas direta ou indiretamente pelas medidas implantadas;

IV – Definição dos objetivos a serem alcançados;

V – Descrição pormenorizada das alternativas de ação;

VI – Análise dos possíveis impactos e comparação das alternativas de ação consideradas;

VII – Previsão de custos para implementação das novas obrigações e adequações;



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

- VIII – Previsão de custos impostos à autorizatária oriundos do ato regulatório;
- IX – As premissas e metodologia de cálculo utilizadas na elaboração dos dados apresentados, devendo ser descritas de modo claro e objetivo;
- X – Método de implementação, fiscalização e monitoramento; e
- XI – Identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório.

§ 1º Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame.

§ 2º Em até 5 anos após a implementação do ato regulatório, o seu resultado fático será avaliado em posterior Análise de Resultado Regulatório, a fim de coletar informações para fundamentar posteriores alterações do ato ou sua revogação.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor 30 (trinta) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O setor de transporte rodoviário perdeu espaço para o setor aéreo nos últimos anos, mesmo sem que tenha havido o crescimento na distribuição de renda das famílias brasileiras. Um dos motivos para a estagnação do mercado rodoviário, apesar do grande potencial de crescimento e dos históricos investimentos no transporte terrestre no Brasil, é a falta de competição entre prestadores de serviços, fator desestimulante para a melhoria na qualidade e eficiência, valor das tarifas e investimento em tecnologias ou soluções mais modernas para o usuário.

A abertura do setor, ainda de maneira tímida, mesmo decorridos 06 anos de alteração do regime do TRIIP, de permissão para autorização, ainda não se mostra suficiente para a renovar o mercado por meio de novos entrantes e atender os diversos mercados, inclusive os de menor demanda e visibilidade comercial.

A exemplo do que ocorreu recentemente no setor do transporte individual de passageiros, é desejável que o transporte regular e o privado, por afretamento, realizado por demanda e de livre contratação, possam ser prestados de forma





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

complementar, sem barreiras de mercado que prestigiem determinado grupo econômico em detrimento do outro. A complementaridade permite que novos mercados e diferentes demandas por serviços sejam supridos. Como resultado, a competitividade saudável entre agentes e natureza do serviço, independente do sistema operado, se regular ou privado, fortalece e impulsiona o crescimento do setor como um todo.

A proposta busca a efetiva abertura do setor, permitindo o ingresso de novos autorizatários dos sistemas público-regular e privado, em consonância com o espírito da liberdade econômica, e com vistas ao implemento de boas práticas, novas tecnologias e soluções inovadoras que somente a concorrência entre agentes pode propiciar. Além disso, objetiva proteger a liberdade de escolha e contratação do serviço que melhor convenha e atenda aos interesses do usuário, ao diversificar modalidades de serviço.

Para isso, propõe-se que como regra sejam outorgas novas autorizações mediante processo não burocrático, o que não significa dizer anarquia regulatória. Trata-se, antes, do reconhecimento de que apenas maior liberdade e permeabilidade da regulação aos novos modelos e novas possibilidades tecnológicas permitirá a modernização de um mercado largamente estagnado, que tem se tornado comparativamente pouco atrativo a seus consumidores e retraído suas receitas ao mesmo tempo em que torna-se cada vez mais caro.

Igualmente, propõe-se a adoção, como contrapartida à maior liberdade e competitividade em todos os aspectos operacionais dos serviços, a adoção de mais e melhores requisitos de segurança e qualidade, em benefício aos usuários.

Por fim, no espírito da Lei de Liberdade Econômica, a vedação ao abuso regulatório

foi previsto também no presente projeto para combater onerosidade desnecessária ao setor e com isso evitar que pequenas empresas sejam impedidas de participar do mercado, evitando oligopólios que, além de aumentar o preço dos produtos, baixam a sua qualidade.





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

Assim, a sociedade ganha e o consumidor mantém o seu poder de escolha frente aos diversos prestadores e modalidades de serviços prestados.

Peço aos eminentes colegas atenção ao presente projeto.

Sala das Sessões, em 21 de setembro de 2020.


JHC
Deputado Federal

COAUTORESDeputado **Dr. JOÃO**Deputado **PROFESSOR ISRAEL BATISTA****LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IV

DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II

Das Diretrizes Gerais

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: [“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

I - depende de concessão:

- a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: [“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário; [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)*](#)

g) [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

h) [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)*](#)

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IV - depende de permissão: [*\(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros; [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)*](#)

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. [*\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o *caput* terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. [*\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

FIM DO DOCUMENTO