

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2021**  
(Do Sr. AELTON FREITAS)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei modifica a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “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”, para alterar regras relativas ao regime de outorga dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.

**Art. 2º** A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13 .....

.....

V - .....

.....

*e) prestação de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.*

.....” (NR)



“Art. 14.....

.....

III - .....

.....

*j) transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.*

.....

.....” (NR)

“Art. 24.....

.....

*IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, de sorte a promover a eficiência e fomentar a competição;*

.....

.....” (NR)

“Art. 26.....

.....

*VIII - autorizar a prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros.*

.....

.....” (NR)



*“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 desta Lei e no art. 4º da Lei 13.874, de 2019, devendo apresentar, no mínimo, as seguintes características:*

.....

.....

*IV – não impede ou limita o uso de novos equipamentos, métodos e tecnologias, exceto se expuserem a alto risco a segurança, a saúde e o bem estar das pessoas, ou se degradarem o meio ambiente.” (NR)*

*“Art. 45. Os preços e as estratégias de operação dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.” (NR)*

*“Art. 47-A. A autorização para os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros será concedida àqueles que comprovarem possuir idoneidade e regularidade fiscal, bem como os requisitos de segurança operacional e as garantias de responsabilidade civil estabelecidos pela ANTT, vedada a imposição de quaisquer outras regras ou exigências que afetem o desempenho econômico da atividade ou limitem o exercício da liberdade empresarial para ou na prestação dos referidos serviços.” (NR)*

*“Art. 47-B. Não se limitará o número nem o escopo de autorizações para a prestação dos serviços de*



*transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

*Parágrafo único. A ANTT fixará regras isonômicas de acesso e uso, por empresas autorizadas, de espaços públicos ou de terminais que apresentem limitações de caráter físico ou legal à operação de veículos empregados nos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiro.” (NR)*

*“Art. 47-C. A ANTT poderá intervir temporariamente no mercado de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.*

*§ 1º Os órgãos mencionados no art. 31 desta Lei manifestar-se-ão preventivamente, nos termos do regulamento, pela manutenção ou cessação das medidas adotadas pela ANTT.*

*§ 2º A ANTT emitirá relatórios, a cada seis meses, justificando a manutenção da intervenção, que poderá ser contestada pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade e pela Superintendência Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.*

*§ 3º Os questionamentos constantes das contestações de que trata o § 2º deverão ser integralmente respondidos pela ANTT, que decidirá sobre a continuidade da intervenção.” (NR)*



**Art. 3º** Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

I – a alínea *a* do inciso V do art. 13;

II – a alínea *b* do inciso III do art. 14;

III – incisos II e III do art. 26;

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A alteração do regime de outorga para prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizada por lei em 2014, somente ganhou alguma efetividade em 2019, por intermédio da modificação de normas regulatórias da ANTT, de sorte a introduzir maior grau de liberdade no ingresso e na atuação no setor. Na prática, a adoção do regime de autorização é bastante recente, portanto.

Não obstante o pouco tempo decorrido desde que começou a ser praticado, o regime de autorização no transporte rodoviário interestadual é alvo de críticas, ações judiciais e administrativas e propostas legislativas, todas elas visando ao retorno do regime de permissão, de direito ou de fato.

A par disso, a própria regulação em vigor não abraça de modo satisfatório a liberdade de ação que o legislador pretendeu conferir à atividade, com o intuito de desburocratizá-la e torná-la mais aberta à competição.

Em resumo, não se avizinham condições favoráveis aos que desejam ingressar no setor e aos que, nesses últimos dois anos, investiram na criação de empresas e no oferecimento de novos serviços.



A intenção deste projeto de lei é apresentar uma alternativa ao quadro aqui descrito. Em vez de mitigar os efeitos do regime de autorização, o que se quer é ampliá-los, mediante alterações legais que favoreçam a liberdade empresarial e a concorrência, sempre com o objetivo de aumentar a oferta e de reduzir o preço dos serviços de transporte.

Na proposta, impõe-se limite à atuação regulatória, de maneira a impedir que excessivas regras criem dificuldade para o surgimento de novas empresas e para a prestação dos serviços de diferentes formas, sem restrições que não se refiram à idoneidade, regularidade fiscal e segurança operacional.

Para melhor compreensão do que está sendo sugerido, passo a indicar algumas modificações da lei, contidas no projeto.

De início, o fim da distinção entre serviços regulares e serviços não regulares de transporte. Se o autorizatário tiver liberdade para montar sua própria estratégia operacional, como defendo e como deveria ser próprio de um regime de autorização, perde sentido a conceituação hoje presente na lei. Para a atividade de fretamento – turístico ou de grupos –, os requisitos de entrada e de atuação seriam os mesmos do transporte ainda denominado regular. Sai a exigência artificial de realização de circuitos fechados, por exemplo, que hoje é um empecilho regulatório à ampliação dos serviços oferecidos por plataformas digitais de transporte. Se a empresa tiver os predicados para operar, poderá fazê-lo vendendo passagem por passagem para certo destino, como é usual nos serviços regulares, ou vendendo toda a ocupação do veículo a quem pretenda cumprir um trajeto, independentemente da obrigatoriedade de retorno à origem.

O coração da iniciativa, porém, está na redação dos arts. 45, 47-A e 47-B. Sugiro, ali, que a regulação se abstenha de interferir no desenho técnico e econômico das operações, preservando para si, em especial, a tarefa de controlar minimamente o acesso de novas empresas ao mercado (TRIIP<sup>1</sup>), mediante parâmetros que considero indispensáveis e que já mencionei antes: idoneidade, regularidade fiscal e segurança operacional. Obviamente, a fiscalização feita pela ANTT deve ser mantida, para que os usuários recebam



<sup>1</sup> Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aelton Freitas

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215988971800>

exatamente o serviço que contrataram e não sejam expostos a empresas irregulares, piratas.

Ressalto que na redação atual da lei o número de autorizações pode ser limitado em função da chamada “inviabilidade operacional”, a respeito da qual nunca houve consenso: ela se refere ao ambiente econômico ou só a restrições físicas, de espaços públicos e terminais? No art. 47-B, um dos que foram aqui citados, deixo patente que não há lugar para se impor qualquer limitação quantitativa de acesso ao TRIIP, nem mesmo de escopo. A entrada, se preenchidos aqueles requisitos mínimos antes mencionados, é garantida. O que se pede à ANTT é, tão somente, a edição de norma que disponha sobre *“regras isonômicas de acesso e uso, por empresas autorizadas, de espaços públicos ou de terminais que apresentem limitações de caráter físico ou legal à operação de veículos empregados nos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiro”*.

Sendo o que tinha a esclarecer, desejo que o projeto permita uma rica discussão parlamentar a respeito dos rumos do TRIIP.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2021.

Deputado **AELTON FREITAS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aelton Freitas  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215988971800>



2021-6111

8

Apresentação: 23/06/2021 12:01 - Mesa

PL n.2292/2021



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aelton Freitas  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215988971800>

