

PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 3.819, DE 2020

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; e dá outras providências.

Autor: Senado Federal

Relator: deputado HUGO MOTTA

I – RELATÓRIO

Durante a fase de discussão, foram apresentadas duas Emendas de Plenário ao Projeto de Lei nº 3.819, de 2020:

- A **Emenda nº 1**, da senhora deputada Luísa Canziani, altera a alínea “a” do inciso V do artigo 13 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, na forma do art. 1º do Projeto de Lei, para estabelecer que a prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, a grupo fechado de usuários por trecho, para atendimento à demanda definida livremente em contrato, por intermédio ou não de um agente. Veda, além da venda individual, a fixação de frete e obrigação de retorno;



- A **Emenda nº 2**, da senhora deputada Talíria Petrone, sugere alterações ao art. 2º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei de modo a retomar o regime de permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura;
- A **Emenda nº 3**, do senhor deputado Bohn Gass, suprime inciso II, do §3º, do artigo 47-B da Lei nº 10.233/2001, alterada pelo artigo 2º do substitutivo, que estabelece o capital social mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais); e
- A **Emenda nº 4**, do senhor deputado Bohn Gass, dá nova redação ao § 3º do artigo 47-B a Lei nº 10.233, de 2001, alterada pelo artigo 2º do Substitutivo, de modo que o regulador, ao avaliar a outorga de autorização, deva considerar itinerários, horários e frequências mínimas de cada linha ofertada.

As sugestões apresentadas ao texto obtiveram o apoio regimental.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A EMP nº 1 permite o transporte não regular de transporte coletivo contratado livremente entre as partes. Entretanto, acreditamos pertinente a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a definição.

Já a Emenda de Plenário nº 2 visa restabelecer a outorga por meio de permissão. No entanto, julgamos que a autorização seja a maneira mais ágil para essas outorgas.



Em relação à Emenda de Plenárioº 3, que retira o piso do capital mínimo de R\$ 2 milhões. Julgamos pertinente manter esse valor.

Por sua vez, a Emenda de Plenário nº 4, estabelece que o regulador ao avaliar a outorga de autorização, deva considerar itinerários, horários e frequências mínimas de cada linha ofertada. No entanto, julgamos que A definição de horários deve ser de livre alteração de acordo com a programação das empresas, não devendo constar do termo de autorização.

Embora meritórias as sugestões apresentadas ao nosso texto, somos pela rejeição de todas as emendas.

Ante o exposto, no âmbito da **Comissão de Viação e Transporte**, somos pela rejeição de todas as Emendas de Plenário apresentadas com apoioamento regimental.

Na **Comissão de Finanças e Tributação**, somos pela adequação financeira e orçamentária das Emendas de Plenário nº 1, 2, 3 e 4, e, no mérito, por sua rejeição.

Na **Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania**, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de todas as Emendas de Plenário apresentadas com apoioamento regimental.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2021.

Deputado HUGO MOTTA
Relator

