



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 744, DE 2022 **(Do Sr. Sóstenes Cavalcante)**

Altera a Lei 10.233 de 05 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-148/2020.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022
(Do Sr. Sóstenes Cavalcante)

Apresentação: 29/03/2022 15:06 - Mesa

PL n.744/2022

Altera a Lei 10.233 de 05 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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º -A Lei 10.233, de 05 de junho de 2001 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.13

.....

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, mediante contratação do frete por intermediário ou representante de pessoa ou do grupo de pessoas, para a realização de viagem de ida ou de ida e volta, conforme demanda livremente pactuada entre as partes.

.....(NR)”

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Justificação

O serviço de transporte coletivo de passageiros não regular, esbarra no entrave da barreira de mercado amplamente conhecida como “circuito fechado”, por meio do qual se obriga o



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sóstenes Cavalcante
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228758275400>



retorno do mesmo grupo transportado para o local de origem, com baixíssima flexibilidade, tornando o frete mais caro em virtude da ociosidade da frota e do motorista, compensada pelo valor do serviço repassado ao grupo transportado. Tal regra, posta ainda em 1998, por via de Decreto Presidencial, e em 2015 replicada pela ANTT, através de Resolução, foi sinalizada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, por meio do FIARC, conforme parecer disponibilizado em 31/01/2022, recomendando a revogação de ambas as normativas.

Muito importante sinalizar que a demanda atendida pelo fretamento não é necessariamente a mesma atendida pelo transporte rodoviário, que está sujeito à tutela estatal para garantia da generalidade, regularidade e continuidade sobre a frequência mínima por mercado estabelecida pela ANTT.

Trata-se o fretamento de transporte prestado em condições de livre mercado que, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

Apesar da liberdade contratual que deve nortear a relação entre as partes, a atual regulação estabelece ao operador e aos usuários a obrigatoriedade do itinerário de ida e volta, no mesmo veículo, o que pode ser considerado um grande gargalo para o turismo, porque deixa de absorver uma usuário que deseja viajar com a possibilidade de paradas no percurso para a visita de atrativos turísticos, mas que não quer se submeter ao modelo da excursão, por meio do qual está obrigado a fazer o mesmo caminho na volta.

Para a família brasileira, o custo médio com o transporte representa 39% do que é gasto em viagens eventuais. Na média, o gasto é de 20% com alimentação, 16% com atividades turísticas, 14% com hospedagem, e o restante, para lazer e outros. Nota-se, segundo o recente estudo da LCA, renomada consultoria econômico-financeira, que quanto menor é a renda familiar, maior é o gasto com transporte, ou seja, a família de baixa renda brasileira ao viajar gasta significativamente mais com transporte do que com outras atividades de turismo e lazer, o que é prejudicial para o turismo. Os gastos com transportes para famílias com renda de até 2 salários mínimos representam 64%, enquanto que para famílias com renda de 15 a 25 salários mínimos, o custo cai para 35%. O setor rodoviário atende ao brasileiro de classes C e D, e justamente essa parcela da população muitas vezes não



consegue, sequer, pagar o valor da passagem rodoviária para família, ou quando consegue, tem que se privar de outros itens de lazer e conforto somente para poder se deslocar.

Novos modelos de negócios, a concorrência e a inovação estimulam a eficiência, a qualidade e a redução dos preços ao consumidor. A proposta, portanto, visa suprimir do ordenamento a regra anacrônica do “circuito fechado”, visando a redução do fardo regulatório para o setor de transporte rodoviário não regular, bem como a diminuição do preço do frete para estímulo do turismo e contribuir com a redução das tarifas do transporte regular, em virtude da possibilidade de fomentar o mercado de fretamento e o uso de plataformas de tecnologia, que embora não concorram diretamente por se tratarem de mercados diferentes, representam influência um sobre o outro.

Quem ganha é a população com a democratização do acesso ao sistema rodoviário e oferta de serviços de transporte, os cofres públicos com o aumento da arrecadação pelo potencial aumento da recorrência de viagens não regulares, e a economia direta e indireta.

Peço aos eminentes Deputados atenção ao presente projeto.

Sala das Sessões, em de de 2022.

DEPUTADO SÓSTENES CAVALCANTE
PL/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sóstenes Cavalcante
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228758275400>



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. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de: [“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 - concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de: [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

b) [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014, e revogada pela Lei nº 14.273, de 23/12/2021, publicada na Edição Extra C do DOU de 23/12/2021, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

V - autorização, quando se tratar de: [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012, com redação dada pela Lei nº 14.298, de 5/1/2022\)](#)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)](#)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)](#)

d) (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012, e revogada pela Lei nº 14.273, de 23/12/2021, publicada na Edição Extra C do DOU de 23/12/2021, em vigor 45 dias após a publicação)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. (Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

Parágrafo único. (Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012, e revogado pela Lei nº 14.273, de 23/12/2021, publicada na Edição Extra C do DOU de 23/12/2021, em vigor 45 dias após a publicação)

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;

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
