



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4470, DE 2020

Altera 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para criar a categoria do transporte remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros.

AUTORIA: Senador Chico Rodrigues (DEM/RR)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2020

Altera 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para criar a categoria do transporte remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 14.**

.....

III -

.....

k) o transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT.

.....” (NR)

“**Art. 26.**

.....

X – autorizar o transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Após os longos embates e discussões que culminaram com a edição da Lei nº 13.640, de 2018, que regulamentou os aplicativos de transporte individual, como Uber e Cabify, é necessário agora criar o marco legal para que os “Ubers” dos ônibus possam também operar com segurança jurídica em nosso País.

De fato, o que se verifica é que a inovação trazida pelos aplicativos de transporte urbano não só beneficiou a população geral, ao incorporar benefícios do avanço tecnológico e melhor aproveitamento dos recursos existentes, como também não retirou do mercado os táxis, que era a previsão apocalíptica que faziam os opositores a essa nova modalidade de serviços.

Da mesma forma, aqui no caso específico do transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros, empresas como a Buser são capazes de conectar, por meio de sua tecnologia, clientes interessados em ir de um ponto A para um ponto B às empresas de ônibus prestadoras do serviço de transporte propriamente dito, o que otimiza o tempo de uso dos veículos (melhor uso do capital), e, pela facilidade e comodidade, aumenta o número de passageiros interessados e dispostos a pagar pelo serviço, em situação análoga à que vivenciamos no caso do Uber e congêneres, isto é, embora até façam concorrência aos sistemas já estabelecidos, sua principal receita decorre mais de uma demanda completamente nova, aberta pela facilidade de seu uso.

Faz-se necessário, entretanto, alterar a legislação pertinente para evitar questionamentos judiciais às empresas que operam no transporte interestadual e internacional de passageiros com essas tecnologias de informação. De fato, a Buser já vem sendo limitada em sua capacidade de agir, como demonstra recente decisão contra essa empresa proferida pelo TRF da 4ª Região.

Aliás, é interessante notar que até mesmo o Desembargador Rogerio Favreto, que proferiu a mencionada decisão contra a Buser, reconhece que faz-se necessária “a adequação da legislação em atendimento às inovações, seja para regular a modalidade de serviços alternativos, seja para coibir de forma mais expressas seus limites e conflitos com outras formas já existentes”.



SF/20814.78525-23

Nesse sentido, estamos criando uma nova modalidade de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, que nem é a autorização comum, dada a linhas regulares, nem um fretamento, que a doutrina diz necessitar de um circuito fechado (ida e volta) para ocorrer.

De fato, a terminologia que usamos para definir essa nova modalidade aqui criada – transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros – espelha em larga medida a mesma terminologia adotada para definir o caso do Uber e seus congêneres.

Por fim, é necessário ressaltar que submetemos essa nova modalidade à plena tutela da ANTT, para regulamentá-la e fazer com que funcione de forma harmônica com as modalidades já existentes, em proveito da população como um todo.

São esses os motivos pelos quais apresentamos esse projeto, e que esperamos sejam capazes de sensibilizar os nobres Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **CHICO RODRIGUES**

DEM/RR



SF/20814.78525-23

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
- Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018 - LEI-13640-2018-03-26 - 13640/18
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2018;13640>