

PL 3819-2020 NT 13.12.2021

versão ajustada em 13.12.2021

Resumo Executivo

PL 3.819/2020 | PLENÁRIO

AJUSTES

 **AUTOR:** SENADO FEDERAL – MARCOS ROGÉRIO (DEM/RO)

RELATOR: DEP. HUGO MOTTA (REPUBLICANOS/PB)

TRAMITAÇÃO: CVT • CFT • CCJC (TERMINATIVO)

EMENTA: Lei do Oligopólio dos ônibus.

TAGS: Long distance, regime administrativo.

SE A PROPOSIÇÃO FOR APROVADA SEM OS AJUSTES PROPOSTOS

- Irá na contramão dos movimentos de abertura de mercado ao criar diversas barreiras que afastam novos concorrentes e anulam os avanços tecnológicos que têm permitido a redução dos preços e aumento da qualidade e capilaridade do serviço.

O PL 3819/2020 altera a Lei nº 10.233/2001, para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

O texto eleva o custo e complexidade regulatória do setor, beneficiando as empresas

oligopolistas e afastando novos concorrentes, incluindo startups de mobilidade, prejudicando sobremaneira os consumidores.

REGIME DE PERMISSÃO X AUTORIZAÇÃO

Era previsto que os serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – TRIIP seriam outorgados exclusivamente por meio de **regime de permissão com prévia licitação**. No entanto, nenhuma empresa de ônibus rodoviário passou por licitação, funcionando graças a medidas jurídicas.

O resultado foi um mercado altamente **concentrado** e o **não atendimento satisfatório das necessidades da população** pelos operadores tradicionais que operam o sistema de transporte livre de competição.

Em razão disso, observa-se um **movimento lento de abertura do mercado**, através de alterações legislativas e regulatórias importantes. Em 2014, o regime passou a ser de **autorização sem prévia licitação**.

Esse regime permite **(i)** a diminuição das barreiras de entrada e dos custos operacionais; **(ii)** a redução das tarifas pagas pelos usuários; **(iii)** a criação de novas rotas e **(iv)** maior frequência e novos horários.

A ANTT defende que o regime de autorização é positivo, mas asseverou que o PL cria outras barreiras aos novos entrantes.

BARREIRAS À ENTRADA DE NOVOS CONCORRENTES

O PL vai na contramão do movimento de abertura ao incluir **critérios econômicos de operação pouco acessíveis** a novos agentes, reforçando a já existente oligopolização, e ao **sustar mais de 15.000 linhas outorgadas recentemente**, em prejuízo a 1069 cidades e cerca de 127 milhões de pessoas.

O texto também veda a atuação do agente intermediador na contratação do transporte não regular de passageiros, o que, na prática, representa o **fim dos sites de compra de passagens** e de **startups de ônibus**.

Tal previsão ofende a **liberdade de escolha dos usuários, impacta a concorrência e obsta o avanço tecnológico** que tem viabilizado maior concorrência, qualidade e redução de preço no mercado de TRIIP.

O texto ainda traz outras barreiras como **(i)** a **exigência de estudo de viabilidade econômica**, de natureza complexa e custosa, o qual constitui em evidente limitação ao

ambiente de livre e aberta competição no setor (como destacado pela ANTT em sua Nota Técnica) e **(iii) indicação de um percentual mínimo de frota própria**, restringindo a participação no mercado a apenas as grandes empresas capitalizadas para comprar ônibus.

MITOS X VERDADES

Em uma tentativa de justificar a imposição das medidas trazidas pelo PL, há quem argumente que:

- Os aplicativos apenas fazem viagens em rotas boas, abandonando para o serviço rodoviário o ônus das rotas ruins. **É mentira, dezenas de municípios até então desatendidos passaram a integrar novas rotas criadas** com o novo modelo de negócio.
- Não há licitação. É verdade, o novo modelo de negócio – ônibus por app – não passa por licitação. Mas, esse é o estado da arte do mercado desde a CF/1988, **as próprias empresas oligopolistas do setor rodoviário tampouco passaram.**
- As novas empresas não pagam impostos. **É mentira, o novo modelo de negócio paga até mais impostos**, uma vez que as empresas fretadas pagam os mesmos impostos previstos pelo modelo rodoviário e os apps ainda pagam impostos de serviços pela atividade de tecnologia.

PL 3.819/2020 | CONCLUSÃO

AJUSTES

Os esforços legislativos devem estar voltados para a construção de um ambiente competitivo, pautado na livre iniciativa e na liberdade no exercício das atividades econômicas, orientado ao atendimento das necessidades do consumidor.

Na prática, o PL **(i)** tira a opção de milhões de usuários de serviços de ônibus; **(ii)** proíbe startups de intermediação de fretamento colaborativo que têm reduzido preço das passagens e melhorado a qualidade dos serviços; **(iii)** gera prejuízo a centenas de micro e pequenas empresas que prestam serviços de fretamento por ônibus; e **(iv)** protege os oligopolistas do ônibus rodoviário em desfavor da inovação, aumentando a concentração de mercado.

Este resumo executivo foi elaborado pela equipe técnica do Instituto Cidadania Digital no cumprimento de sua função de secretariado-executivo da Frente Parlamentar da Economia e Cidadania Digital. Para maiores informações consulte nossa equipe. Para assessores e

parlamentares receberem os resumos executivos, por favor se cadastrem em nossa lista de transmissão através do contato com nossa equipe.

*Felipe Melo França franca@cidadaniadigital.in
..... 11 974.170.905*

*Beatriz Nóbrega bia@cidadaniadigital.in
..... 61 983.630.907*

*Rebeca Mota rebeca@cidadaniadigital.in
..... 61 981.008.822*

*Thalis Nascimento thalis@cidadaniadigital.in
..... 61 994.323.789*

*Walysson Barros barros@cidadaniadigital.in
..... 61 995.544.932*

*Yngrid Nascimento yngrid@cidadaniadigital.in
..... 61 994.192.264*



Image2

Image1

www.frentedigital.org

cidadaniadigital.in

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Powered by  Wordable

Category

1. Conteúdo Restrito

Date

08/09/2024

Date Created

11/01/2024