

## COMISSÃO DE TURISMO

### PROJETO DE LEI Nº 7.581, DE 2014

Dispõe sobre o exercício das atividades de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado Marco Tebaldi

**Relator:** Deputado Herculano Passos

#### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em tela tem o objetivo de regulamentar o transporte de passageiros interestadual, em regime de fretamento, executados por pessoa física ou pessoa jurídica.

O projeto prevê que tanto ônibus, micro-ônibus ou vans poderão realizar o transporte regulado e define três modalidades de fretamento: fretamento contínuo, fretamento eventual ou turístico e fretamento escolar; além disso, esclarece que o transporte mediante fretamento destina-se à condução de pessoas, sem cobrança individual de passagem, não podendo ser aberto ao público. Por fim, indica as autoridades responsáveis pelas autorizações, normatização, fiscalização e punição decorrentes da implementação do presente projeto de lei.

Em sua justificação, o autor informa que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Resolução n. 1.166/2005, estabeleceu que somente os ônibus poderiam efetuar o transporte interestadual de passageiros em fretamento. O autor considera que não existem razões técnicas plausíveis para a proibição de que micro-ônibus e vans também prestem o referido serviço. Indica que a referida resolução engessa o

mercado e argumenta que se, por algum motivo, o transporte executado por micro-ônibus e vans são inadequados para o transporte interestadual também o seria para qualquer outro tipo de transporte.

A matéria foi inicialmente analisada pelo relator no âmbito da Comissão de Viação e Transporte. Foi inicialmente apresentado um substitutivo pelo relator. O substitutivo estendeu a aplicação do projeto para o transporte internacional, proibiu o fretamento realizado por pessoa física e definiu, de acordo com classificação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), quais seriam os veículos aptos à atividade de fretamento. Além disso redefiniu quais seriam as modalidades de transporte em regime de fretamento, quais sejam: contínuo, turístico ou eventual (diferentemente do que propunha o projeto original). O art. 6º do substitutivo limitou ao máximo de 540 (quinhentos e quarenta) quilômetros a distância entre origem e destino, se de apenas ida e a metade, no caso de ida e volta. Por fim estabeleceu que caberá à ANTT autorizar e fiscalizar a prestação do serviço. A matéria não chegou a ser votada na Comissão de Viação e Transporte, em razão de o Deputado Marco Tebaldi (PSDB-SC) apresentar requerimento para inclusão da Comissão de Turismo para apreciar o presente projeto. Deferido o requerimento, o projeto foi encaminhado para Comissão de Turismo no âmbito da qual fui designado relator.

A presente proposição está sujeita à apreciação conclusiva e ainda será apreciada pela Comissão de Viação e Transporte e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Não foram apresentadas emendas dentro do prazo regimentalmente estabelecido.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Sem dúvida, não nos parece nem um pouco razoável que se tenha perdurado por tanto tempo a proibição de que vans e micro-ônibus não pudessem atuar no transporte interestadual ou internacional de passageiros. Não me ocorre qualquer explicação para que um veículo possa

trafegar sem limitações dentro das fronteiras de um estado da Federação, mas seja impedido de tranpor os limites entre estados e trafegar poucos quilômetros que sejam. Ainda que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Resolução 4.777/2015 tenha atendido parcialmente o pleito de possibilitar e regular o transporte interestadual e internacional de passageiros por micro-ônibus ou vans, muitos pontos ainda restam pendentes de melhor tratamento legal.

A feliz proposição do Deputado Marcos Tebaldi encontra eco em expressiva e justa demanda do setor. Em audiência pública, realizada na Câmara dos Deputados no dia 29 de setembro do corrente ano, convocada pelo ilustre Deputado Diego Andrade, entidades representativas do setor e autoridades envolvidas na fiscalização e normatização da atividade trouxeram importantes elementos para o esclarecimento do tema. Eu estava presente à referida audiência e não pude deixar de me sensibilizar com a situação aflitiva do setor.

Percebeu-se que havia uma grande celeuma em torno da Resolução 4.777/2015 da ANTT, que, como já informamos, dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, ou seja, tem o mesmo objeto de que trata este projeto de lei. Em detida análise do documento e esteado em informações trazidas pelos operadores do transporte em tela, acreditamos que existem pontos cruciais que precisam ser alterados por lei de forma a trazer a segurança de permanência que a força legal permite.

Consideramos relevantes e dignas de se materializarem neste projeto algumas demandas do setor, que aproveito para esclarecer:

-Inegavelmente houve uma evolução no sentido de se permitir que micro-ônibus e vans pudessem realizar viagens interestaduais mediante fretamento, entretanto não acredito assistir razão para a limitação de quilometragem estabelecida. Já existe regramento que limite a jornada de trabalho do motorista e não há sentido em aumentar as restrições para o transporte realizado por micro-ônibus e vans, ainda que se argumente que o cliente poderia sentir-se de alguma forma desconfortável (o que por si só seria contestável frente ao conforto proporcionado pelos veículos atuais), caberia exclusivamente ao cliente decidir a conveniência ou não de pagar por um

transporte menos espaçoso, porém menos oneroso que os ônibus convencionais. Ainda neste prisma, no ambiente da audiência pública, a Senhora Renata Rosa Viana – primeira-secretária da União Nacional dos Microempresários de Transporte Turístico trouxe ao conhecimento um curioso caso - oito agentes da ANTT precisavam se deslocar de Jataí-GO a Uberlândia-MG, caso realizassem o deslocamento por meio de micro-ônibus, teriam desembolsado o valor de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais), como a distância ultrapassaria o limite estabelecido de quilometragem para tal tipo de veículo, tiveram de ir de ônibus, e a ANTT teve de desembolsar R\$ 5.380,00 pelo serviço.

- A Lei 10.233/2001 prevê uma taxa de fiscalização do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros no valor de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais). Sabemos que a intenção da lei era focada na fiscalização de veículos do tipo ônibus cujos proprietários são, em geral, pessoas jurídicas de grande poder econômico. Como esse projeto pretende estender a atividade a pessoas jurídicas de menor capital, principalmente microempresas e empresas de pequeno porte detentores de micro-ônibus e vans, há de se prever que a taxa de fiscalização seja diferenciada, em conformidade com a própria Lei Complementar 123/2006, que prevê tratamento diferenciado e favorecido para micro e pequenas empresas. Ademais, não se olvide que a doutrina tributarista prevê que os valores de taxas devem refletir os custos inerentes à atividade que deu origem à taxa, sob risco de o Estado incorrer em enriquecimento indevido.

- Para o caso de empresas de maior poder econômico, julgamos adequada a obrigação de criarem um serviço de atendimento telefônico gratuito ao consumidor. Para tanto imprimimos esta obrigação para aquelas empresas que operem com cinco ou mais veículos.

- Da mesma forma exposta no parágrafo anterior, a ANTT, ao exigir um seguro de responsabilidade civil do transportador, deve ponderar valores diferentes para veículos que tenham dimensões diversas, pois certamente, as magnitudes dos riscos envolvidos também são diferentes.

- A previsão de que veículos com mais de quinze anos de fabricação também sejam proibidos gradativamente até o ano de 2025 atingiria aqueles operadores de menor capital que, apesar de operarem com equipamentos mais antigos, são bastante diligentes e realizam uma

manutenção irrepreensível em seu veículo; também haveria prejuízo ao mercado secundário dos veículos usados. Acreditamos que a melhor solução para a questão é que, a partir de dez anos de idade o veículo passe por vistorias mais frequentes.

- A limitação de capital social integralizado de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) para a formalização de empresas que prestem os serviços de fretamento, estabelecida pela Resolução 4.777/2015, destoa cabalmente de ideia de um Estado que visa a apoiar o empreendedorismo. Imagine-se o número de empreendedores com conhecimento técnico e motivação suficientes para lançarem-se na atividade que se pretende regular por meio deste projeto, mas que seriam barrados pela limitação imposta pela referida resolução. Nada obsta que o empreendedor obtenha parte do capital necessário para a execução de sua atividade por meio de financiamento. Além do mais, o pagamento de eventuais indenizações decorrentes da prestação do serviço será coberto pelo obrigatório seguro de responsabilidade civil do transportador.

Certamente a implementação do projeto de lei com os aperfeiçoamentos acima oferecidos na forma do substitutivo em anexo aumentará em grande monta as iniciativas empreendedoras do setor privado que redundarão no aumento da oferta de serviços e barateamento de seus preços, pois haverá mais oferta de produtos além de uma maior adequação da capacidade dos veículos aos números de passageiros de cada viagem. Não resta dúvida que maior disponibilidade de serviços e preços mais acessíveis aumentariam a demanda de viagens e, por decorrência, o consumo de outros serviços turísticos.

Do exposto, nós, que tanto nos esmeramos para promover as atividades de turismo, não podemos negar nosso apoio a tão impactante projeto, por isso meu voto é pela **aprovação do Projeto de Lei n. 7.581/2014 na forma do substitutivo em anexo.**

Sala da Comissão, em                    de                    de 2015.

Deputado **HERCULANO PASSOS**  
Relator

## COMISSÃO DE TURISMO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.581, DE 2014

Regulamenta o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizado em regime de fretamento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta

**Art. 1º.** Esta Lei regulamenta o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizado em regime de fretamento, e dá outras providências.

**Art. 2º** É vedada a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, em regime de fretamento, por pessoa física.

**Art. 3º.** O serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, executado por pessoa jurídica em regime de fretamento, depende de autorização e se destina à condução de pessoas, sem cobrança individual de passagem, não podendo assumir caráter de serviço aberto ao público.

**Parágrafo único.** Para empresas que pretendam operar com cinco ou mais veículos, a autorização prevista no caput dependerá de prévia disponibilização de serviço de atendimento telefônico gratuito ao consumidor.

**Art. 4º.** São aptos a operar no serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, executado por pessoa jurídica em regime de fretamento, os veículos classificados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - como M2 ou M3 (vans, micro-ônibus e

ônibus).

**Art. 5º.** O serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, executado por pessoa jurídica em regime de fretamento, compreende as seguintes modalidades:

**I** – de fretamento contínuo;

**II** – de fretamento turístico;

**III** – de fretamento eventual.

**§ 1º** São características do serviço prestado na modalidade de fretamento contínuo:

**I** - o contratante é pessoa jurídica;

**II** – o contrato de fretamento é registrado em cartório;

**III** – o contrato tem prazo determinado, estando nele previstos o itinerário, a frequência e o horário de início do transporte;

**IV** – a relação dos passageiros, necessariamente vinculados ao contratante por contratos de trabalho ou de prestação de serviço ou por associação, integra o contrato;

**§ 2º** São características do serviço prestado na modalidade de fretamento turístico:

**I** - o contratante é pessoa física ou jurídica;

**II** – exige formalização em contrato e emissão de nota fiscal;

**III** – o contrato prevê o itinerário, a data e o horário de início do transporte;

**IV** – a relação dos passageiros integra o contrato;

**V** – é realizado segundo a modalidade turística, prevista em legislação específica, que lhe seja aplicável.

**§ 3º** São características do serviço prestado na modalidade de fretamento eventual:

- I - o contratante é pessoa física ou jurídica;
- II – exige formalização em contrato e emissão de nota fiscal;
- III – o contrato prevê o itinerário, a data e o horário de início do transporte;
- IV – não tem motivação turística;

**Art. 6º.** Não será imposta qualquer forma de diferenciação de limites de distância ou tempo de viagem para os veículos aptos a prestarem os serviços previstos nesta lei.

**Parágrafo Único.** Os motoristas de todos os veículos que prestarem os serviços de que trata esta lei sujeitar-se-ão aos limites legais estabelecidos para a jornada diária de trabalho do motorista profissional.

**Art. 7º.** A autorização para a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, executado por pessoa jurídica em regime de fretamento, deve ser requerida à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nos termos do regulamento.

**Parágrafo Único.** Não será imposto limite de idade de frota para qualquer categoria de veículo apto a prestar os serviços previstos nesta lei, entretanto, para os veículos com mais de dez anos de fabricação, a periodicidade de vistoria será, no mínimo, semestral.

**Art. 8º** O capital social integralizado mínimo para formalização de pessoa jurídica apta a prestar os serviços de que trata esta lei será de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

**Art. 9º** Caberá à ANTT a definição do valor de seguro de responsabilidade civil do transportador, que deverá ponderar valores diferentes para veículos que tenham dimensões e capacidades diversas, refletindo as magnitudes dos riscos envolvidos.

**Art. 10.** Compete à ANTT fiscalizar a prestação do serviço de que trata esta Lei, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidade pelo seu descumprimento.

**Parágrafo Único.** Em conformidade com a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, as taxas de fiscalização ou qualquer outra taxa decorrente de serviço prestado ou posto à disposição pela ANTT terão seus valores diferenciados e favorecidos para microempresas e empresas de pequeno porte, bem como para os veículos da categoria M2.

**Art. 11.** Os veículos deverão dispor de sistema de monitoramento, conforme características descritas em resolução específica da ANTT.

**Art. 12.** Sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação, aplica-se àquele que, sem autorização, presta o serviço de que trata esta Lei o disposto no art. 231, inciso VIII, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

**Art. 13.** Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado **HERCULANO PASSOS**

Relator