



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.581-B, DE 2014 **(Do Sr. Marco Tebaldi)**

Dispõe sobre o exercício das atividades de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Turismo, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. HERCULANO PASSOS); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. REMÍDIO MONAI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TURISMO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 DO RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Turismo:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei regulamenta o exercício das atividades do transporte de passageiros interestadual, na modalidade de fretamento, executado por pessoas física e jurídica, e dá outras providências.

Art. 2º - O transporte mencionado no artigo 1º será executado por ônibus, micro-ônibus ou vans.

Art. 3º - O transporte rodoviário interestadual de passageiros poderá ser executado por pessoas física e jurídica, nas seguintes modalidades:

- I – para o transporte de passageiros, sob o regime de fretamento contínuo;
- II - para o transporte de passageiros, sob o regime de fretamento eventual ou turístico;
- III – para o transporte de passageiros, sob o regime de fretamento escolar;

§ 1 – O transporte de passageiros sob a modalidade de fretamento contínuo será prestado à pessoa jurídica mediante contrato escrito, destinado a um determinado número de viagens, com definição dos usuários, que se qualificam por manterem vínculo específico com a contratante para desempenho de sua atividade.

§ 2º - Define-se transporte de passageiros sob a modalidade de fretamento eventual ou turístico como o serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para viagem específica.

§ 3º - O transporte de passageiros sob a modalidade de fretamento escolar será prestado à pessoa jurídica mediante contrato escrito com a instituição de ensino ou agremiação estudantil legalmente constituída, para transporte de seus alunos ou associados.

Art. 4º - O transporte rodoviário interestadual de passageiros citados no art. 3º será aquele que se destinar à condução de pessoas, sem cobrança individual de passagem, não podendo assumir caráter de serviço aberto ao público.

Art. 5 - Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, com os Departamentos de Estradas e Rodagem do Distrito Federal e Estados, responsáveis pela normatização, fiscalização e punição.

Art. 6º - A autorização para o transporte nas modalidades citadas no artigo 3º será emitida pelos Departamentos de Estradas de Rodagem do Estado de Partida.

Art. 7º - É vedada a criação, ou majoração de tarifas de qualquer natureza para o atendimento do disposto nesta Lei.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICATIVA

Existe hoje no Brasil um grande número de vans e micro-ônibus que são utilizados para o transporte de passageiros. São veículos muito versáteis e grande parte deles é empregada no transporte de pequenos grupos de pessoas com finalidade de fretamento turístico, escolar e emergencial.

Para atuar nessa atividade, os proprietários desses veículos tiveram que se adaptar a uma série de normas que regulamentam o nosso país.

Acontece que, inexplicavelmente, a ANTT, se espelhando em norma anterior do Ministério dos Transportes, editou a Resolução nº 1.166, de 05 de outubro de 2005, estabelecendo que somente os ônibus possam efetuar o transporte interestadual de passageiros em fretamento. Trata-se de norma discriminatória, não havendo aspectos técnicos que justifiquem o impedimento da realização do fretamento interestadual de transporte de passageiros por outros veículos adequados, além dos ônibus.

Não se pode deixar de considerar o aspecto prático e econômico dos veículos de menor capacidade, possuindo mais agilidade e menor custo para o deslocamento de grupos menores.

O que queremos é assegurar aos usuários a liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades e proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte. De fato, ao considerar o ônibus o único veículo apto a realizar as viagens interestaduais sob o regime de fretamento, a ANTT desconsidera os princípios básicos da constituição.

Com a aprovação dessa proposta, proporcionaremos aos grupos menores de estudantes, turistas ou trabalhadores a opção por um veículo mais apropriado às suas necessidades, sem ter que se sujeitar a uma menor oferta de transportadores, veículos superdimensionados e a preços mais elevados.

Não podemos crer que a decisão da Agência tenha como fundamento material, uma suposta insegurança do veículo de menor capacidade, onde o poder público permite que eles sejam vendidos, é porque, em nosso entender, eles podem ser utilizados.

E se os veículos são inadequados para o transporte de passageiros em estrada que transpõe limite de estado, também o será em todas as outras circunstâncias, inclusive no interior das cidades.

Esse transtorno do impedimento em questão está causando sérios problemas em regiões cuja divisão geopolítica não é empecilho para uma grande interação entre suas populações e suas economias. É o caso da faixa litorânea que abraça vários estados brasileiros. Podemos citar os estados do sul do país (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), todos eles apresentando municípios com relacionamento bastante estreito.

Até mesmo o Tribunal de Contas da União, em auditoria operacional na ANTT – Acórdão nº 1.926/2004 – constatou que o poder permitente impõe fortes barreiras à entrada de novas empresas no setor, ao exigir que o transporte sob o regime de fretamento eventual ou turístico seja feito por meio de ônibus. O documento registra, ainda, a quantidade expressiva de manifestações que a Ouvidoria da ANTT tem recebido a respeito do assunto, bem como o significativo número de empresas que tem obtido na justiça o direito de explorar os serviços com o uso de vans e micro-ônibus.

Diante do exposto, considerando que as vans e os micro-ônibus são veículos comprovadamente ágeis, confortáveis e seguros para o transporte de passageiros, bem como a contribuição que o uso desses veículos poderá ocasionar em incremento no desenvolvimento de nosso país, pois existem várias localidades próximas às divisas dos estados, e estes trajetos interestaduais são fundamentais para a locomoção da sociedade.

Com esses fundamentos, acreditamos nos nobres pares pela aprovação da referida proposta, para que as *vans* e micro-ônibus possam realizar o transporte interestadual de passageiros.

Sala das sessões, 20 de maio de 2014.

MARCO ANTONIO TEBALDI
Deputado Federal – PSDB/SC

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**RESOLUÇÃO Nº 1166, DE 05 DE OUTUBRO DE 2005
DOU de 25 DE OUTUBRO DE 2005**

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24, incisos IV e V e o art. 26, incisos II e III, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; fundamentada no art. 44, do aludido diploma legal, nos termos do Relatório DGR - 180/2005, de 04 de outubro de 2005, no que consta do Processo nº 50500.197725/2004-30, e

CONSIDERANDO os princípios e as diretrizes para o transporte terrestre delineados no art. 13, inciso V e no art. 14, inciso III, alínea “b”, da referida Lei;

CONSIDERANDO as contribuições e sugestões decorrentes das Audiências Públicas nº 009, de 21 de novembro de 2003 e nº 018, realizada nos dias 23, 25, 26 e 30 de novembro de 2004, respectivamente em Belo Horizonte (MG), São Paulo (SP), Recife (PE) e Brasília (DF), RESOLVE:

Art. 1º A prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento, obedecerá o disposto nesta Resolução.

Capítulo I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT autorizar a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento sob as formas:

I – turístico, praticado por transportadoras ou empresas de turismo com finalidade turística;

II – eventual; e

III – contínuo.

Art. 3º Na prestação dos serviços internacionais de que trata esta Resolução serão observados os tratados, as convenções e os acordos internacionais, dos quais seja signatário o Brasil, bem como as demais legislações pertinentes.

.....

.....

Identificação

Acórdão 1926/2004 - Plenário

Número Interno do Documento

AC-1926-46/04-P

Ementa

Auditoria operacional. Ministério dos Transportes. ANTT. Avaliação da regulação dos serviços públicos relativos ao transporte rodoviário internacional e interestadual de passageiros. Falta de regulamentação dos serviços prestados nos terminais rodoviários. Ausência de cadastramento de ligações do transporte semi-urbano na ANTT. Elevada idade da frota e alta incidência de transporte clandestino. Existência de barreiras à entrada de novas empresas no setor. Elevado grau de concentração econômica na exploração de bens públicos e na prestação de serviços. Baixa frequência de realização de licitações e longo prazo das outorgas de permissão. Recomendação. Representação. Determinação. Remessa de cópia ao Congresso Nacional. Arquivamento.

COMISSÃO DE TURISMO

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 transpor 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

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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Turismo, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 7.581/2014, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Herculano Passos.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alex Manente - Presidente, Ronaldo Lessa - Vice-Presidente, Afonso Hamm, Carlos Eduardo Cadoca, Edinho Bez, Fabio Garcia, José Airton Cirilo, Renato Molling, Tenente Lúcio, César Halum, Herculano Passos e Valadares Filho.

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2015.

Deputado ALEX MANENTE
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE TURISMO 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 09 de dezembro de 2015.

Deputado **ALEX MANENTE**
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 7.581, de 2014, proposto pelo Deputado Marco Tebaldi. A iniciativa estabelece regras para a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual na modalidade de fretamento.

De acordo com a proposição, pessoas físicas ou jurídicas podem exercer a atividade, valendo-se de ônibus, micro-ônibus ou vans. Para o transporte de passageiros, são previstos os regimes de fretamento contínuo, de fretamento eventual ou turístico e de fretamento escolar. Seguem-se definições desses três tipos de regime. Para todos eles, exige-se que não haja cobrança individual de passagem nem que assumam caráter de serviço aberto ao público. Atribuem-se à ANTT, ao DNIT e aos DER a normatização, fiscalização e punição. Segundo o projeto, a autorização para o transporte na modalidade de fretamento deve ser emitida pelo DER do Estado de onde parte a viagem. Por fim, veda-se a criação ou majoração de tarifas para atendimento do que dispõe a lei.

Para o autor, é inexplicável a norma, baixada pela ANTT, que impede o uso de vans e micro-ônibus no serviço de fretamento, em viagem interestadual. Diz S.Exa. que tais veículos são ágeis, confortáveis e seguros, além de apresentar menor custo para o deslocamento de grupos menores de passageiros. Acrescenta que a regra atual sujeita usuários a uma menor oferta de transportadores, a veículos superdimensionados e a preços mais elevados. Segundo o nobre Parlamentar, não se pode alegar que vans e micro-ônibus sejam inseguros, de vez que o poder público permite a venda desses veículos.

Esta proposta tramitou inicialmente nesta Comissão de Viação e Transportes, oportunidade em que, escolhido para relatar a matéria, proferi parecer por sua aprovação, com substitutivo. Em virtude de a Mesa da Câmara ter revisto o despacho inicial aposto à proposição, no entanto, aquele parecer não chegou a ser votado neste colegiado. A matéria foi levada à Comissão de Turismo, escalada para a tarefa de emitir a primeira manifestação a respeito da proposta. Naquele colegiado, aprovou-se o projeto de lei, com substitutivo. Na redação alternativa sugerida pelo relator, Deputado Herculano Passos, e acatada por aquela comissão, destacam-se seis modificações ao texto original: (i) exclui-se qualquer limitação de quilometragem à operação de vans e micro-ônibus; (ii) determina-se que o valor da taxa de fiscalização correspondente à prestação do serviço seja aplicada de acordo com o regime legal de benefício emprestado à pequena e média empresas; (iii) exige-se serviço de atendimento telefônico apenas das empresas que possuam cinco ou mais veículos; (iv) estatui-se que o seguro de responsabilidade civil do transportador tenha valor compatível com dimensões e capacidades diversas dos veículos; (v) retira-se a limitação do tempo de uso do veículo, requerendo-se, todavia, que veículos com mais de dez anos sejam vistoriados semestralmente; (vi) reduz-se a exigência, feita ao transportador, de capital integralizado mínimo, de cento e oitenta mil reais para trinta mil reais.

Nesta comissão, não houve emendas ao projeto.

É o relatório

II – VOTO DO RELATOR

Trata-se de matéria analisada em anos anteriores nesta Comissão. São conhecidos os argumentos favoráveis e contrários ao emprego de veículos menores do que os ônibus na prestação de serviço de transporte interestadual de passageiros, sob a modalidade de fretamento. Em suma, diz-se que a utilização de vans e micro-ônibus, no lugar de ônibus, é mais racional do ponto de vista econômico, em alguns tipos de viagem e para pequenos grupos de usuários. Afirma-

se, no entanto, que tais veículos não são capazes de oferecer aos passageiros o conforto e a segurança proporcionados pelos ônibus. Esta é a posição que tem prevalecido, em detrimento daquela.

Creio que é hora de se rever tal entendimento, mesmo porque a ANTT já o fez, com a edição da Resolução nº 5.017, de 2016.

Em relação à adequação econômica do uso de vans e micro-ônibus para certos serviços de fretamento, creio não haver dúvidas. De fato, ao se aumentar o leque de opções com que a oferta pode se ajustar à demanda, evita-se o desperdício de recursos escassos da sociedade, seja na utilização de bem cujos custos de aquisição e operação são mais significativos, seja no pagamento por serviço que poderia ser oferecido a menor preço.

Resta lidar com o desafio do conforto e da segurança.

Falemos do conforto mais adiante. Agora, à segurança.

Alegou-se, em outras oportunidades, que a ausência de corredor e de saídas de emergência, no teto e nos vidros, em vans e em alguns micro-ônibus, colocaria em risco a segurança dos passageiros. Vejamos.

As Resoluções nº 416/12 e nº 445/13, do CONTRAN, estabelecem requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros dos tipos M2 e M3, respectivamente. O tipo M2 compreende os veículos com capacidade de transportar mais de 8 passageiros, possuindo peso bruto total inferior ou igual a 5 toneladas. Aí está a maior parte das vans. O tipo M3, por sua vez, compreende os veículos com capacidade de transportar mais de 8 passageiros, mas com peso bruto total superior a 5 toneladas. A maioria dos micro-ônibus está aqui.

Muito bem. Nessas resoluções, é patente a preocupação do regulador federal em fixar regras dirigidas à presença e às características de corredor e das saídas de emergência dos veículos, nos vidros e no teto. Se em outro tempo foi possível argumentar que vans e micro-ônibus não tinham como atender a exigências de segurança no transporte de passageiros, isso já não é mais verdade. De fato, é preciso apenas que a autorização para o serviço de fretamento se restrinja aos veículos que são objeto das citadas resoluções do CONTRAN.

Ao conforto.

Desde já, é preciso alertar para o fato de que os ônibus, a priori, não são mais confortáveis do que vans e micro-ônibus. Isso depende de sua configuração interna, das especificações técnicas, das condições de manutenção, da idade e das amenidades que porventura tenham. Cabe àquele que contrata o serviço verificar se o perfil do veículo é compatível com suas expectativas, considerando o *trade-off* entre conforto e preço.

Há mais ainda a falar.

A presença de banheiro a bordo – o que certamente representa uma vantagem dos ônibus em relação aos veículos menores – não deveria ser tomada como justificativa para a exclusão de vans e micro-ônibus da prestação do serviço, por força de um aspecto que até agora tem sido negligenciado nesta Comissão: fretamento não é modalidade aberta ao público, não no sentido de que o é o transporte de passageiros em linhas regulares. Há, sempre e necessariamente, apenas um contratante do serviço, o que permite que o transporte do grupo seja executado sob medida (*taylor made*). Assim como são fixados pelas partes os pontos e horários de embarque e desembarque, podem ser facilmente estabelecidos os pontos de parada ao longo do trajeto, para que os passageiros possam utilizar banheiros dos estabelecimentos de apoio na rodovia. De resto, como existe muito mais flexibilidade no planejamento do transporte, se comparado com o de uma linha regular, é sempre possível que um representante do grupo que esteja viajando solicite ao condutor que proceda a uma parada não prevista. Por fim, não custa trazer à baila o exemplo do transporte aéreo. Há aeronaves empregadas em viagens de curta duração, sob fretamento, que não dispõem de banheiro, pois esse tipo de comodidade, além de dispendiosa instalação, ocupa precioso espaço em cabines nas quais há poucos lugares para passageiros. Não por acaso, portanto, a autoridade de aviação civil não se ocupa desse aspecto, mas de configurações e equipamentos que digam respeito à segurança do voo.

Enfim, acredito que, tomados os cuidados necessários, nada justifica uma regra – a exclusividade dos ônibus nos serviços de fretamento interestadual – como a que vigorou até recentemente, só tendo perdido fundamento com a edição da Resolução nº 5.017, de 18 de fevereiro de 2016, da ANTT.

Esse, felizmente, foi o entendimento da Comissão de Turismo, que ofereceu substitutivo com o qual se permite o emprego de vans e micro-ônibus na prestação do serviço e, ainda, impede qualquer tipo de diferenciação de limites de distância ou tempo de viagem para os veículos aptos a prestarem os serviços

previstos na lei. Outros avanços foram incorporados no substitutivo da Comissão de Turismo.

O primeiro foi a redução, em relação ao previsto pela ANTT, de cento e vinte mil para trinta mil, do capital social integralizado mínimo para a formalização de empresas que pretendam prestar serviço rodoviário de fretamento. De fato, com a possibilidade de exploração do serviço mediante o emprego de vans e micro-ônibus, abre-se o mercado a pequenos empresários, que poderiam atuar em maior número não fosse a exigência de capital mínimo no patamar determinado pela ANTT. Deve-se lembrar que boa parte dos que têm interesse em atuar no ramo de viagens por fretamento possuem veículos usados que, mesmo em boas condições, não alcançam, em termos de valor de mercado, o piso definido pela agência.

O segundo foi a previsão de se diferenciar o valor da taxa de fiscalização dos serviços, que hoje é fixada em mil e oitocentos reais pela Lei nº 10.233, de 2001, conforme a dimensão da empresa. Tal medida vai ao encontro da Lei Complementar 123, de 2006, que dispensa tratamento diferenciado às microempresas e empresas de pequeno porte.

O terceiro foi estabelecer que serviço de atendimento telefônico ao público seja considerado obrigação para empresas que operem com cinco ou mais veículos, o que, outra vez, vai na linha de se reconhecer o caráter diferenciado das microempresas.

Estando de acordo com essas sugestões, embora não com a íntegra do substitutivo da Comissão de Turismo – por julgar mais adequado o tratamento dado pela ANTT à periodicidade das vistorias e à contratação de seguro de responsabilidade civil -, apresentamos substitutivo que tenta reunir as colaborações do autor, Deputado Tebaldi, e da Comissão de Turismo.

Assim, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.581, de 2014, na forma do anexo substitutivo.

ala da Comissão, em 20 de maio de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.581, DE 2014

Regulamenta a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, realizado em regime de fretamento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta

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

Art. 2º É vedada a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, mediante contrato de fretamento, por pessoa física.

Art. 3º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato 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 de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, os veículos classificados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN - como M2 ou M3 (vans, micro-ônibus e ônibus).

§ 1º 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.

§ 2º Os veículos do tipo M2 não poderão ter mais de quinze anos de uso.

Art. 5º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento,

compreende os seguintes regimes:

I – de fretamento contínuo;

II – de fretamento turístico;

III – de fretamento eventual.

§ 1º São características do serviço prestado em regime 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 em regime 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, que lhe seja aplicável.

§ 3º São características do serviço prestado em regime 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 A autorização para a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, deve ser requerida à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nos termos do regulamento.

Art. 7º O capital social integralizado mínimo para formalização de pessoa jurídica apta a prestar os serviços de que trata esta lei será de trinta mil reais.

Art. 8º 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.

§ 1º Os veículos empregados na prestação dos serviços serão vistoriados anualmente, com exceção dos que possuem mais de quinze anos de uso, para os quais a vistoria deverá ser semestral.

§ 2º 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. 9º 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. 10. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 20 de maio de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No prazo regimental, o Deputado Diego Andrade apresentou voto em separado sugerindo ao Relator a complementação de voto a fim de

modificar o disposto no §2, do art. 8º, do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 7.581, de 2014, com o qual concluí meu parecer.

A referida sugestão limita-se à redução da taxa de fiscalização para R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), estipulada atualmente em R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela transportadora detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.

Consoante os argumentos do Deputado Diego Andrade, trata-se de uma taxa abusiva, que não guarda conformidade com os fins para qual foi estipulada, tendo em vista que a ANTT já possui recursos do Orçamento Geral da União para desenvolver suas atividades precípuas.

Assim, propõe o Deputado Diego Andrade que a taxa de fiscalização seja reduzida para R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), o que vai evitar que todos os transportadores, de forma igualitária, sejam duplamente penalizados com a atual cobrança e com os efeitos da crise econômica que assola o país.

Ademais, nota-se que o objetivo da proposta de redução da taxa de fiscalização visa garantir tratamento igualitário a todas as transportadoras em geral, uma vez que o cerne da questão gira em torno da abusividade da taxa em razão do valor excessivo, sem qualquer distinção entre empresas de pequeno e grande porte, devendo prevalecer a cobrança de um valor razoável, conforme o que se propõe o Deputado Diego Andrade.

Após debate sobre a questão em análise, o Relator e demais Deputados presentes acataram a sugestão do Deputado Diego Andrade de modo a reduzir a taxa de fiscalização para R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), desde que a redução surta efeitos para todas as transportadoras em geral, pequenas e grandes empresas. Essa redução da taxa de fiscalização se dará por meio da alteração do §3º do art. 77 da Lei nº 10.233 de junho de 2001.

Sendo essas as considerações que tinha a fazer, meu voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.581, de 2014, na forma do anexo substitutivo.

Sala da Comissão, em 05 de outubro de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.581, DE 2014.

Regulamenta a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, realizado em regime de fretamento.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA

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

Art. 2º É vedada a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, mediante contrato de fretamento, por pessoa física.

Art. 3º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato 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 de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, os veículos classificados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN - como M2 ou M3 (vans, micro-ônibus e ônibus).

§ 1º 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.

§ 2º Os veículos do tipo M2 não poderão ter mais de quinze anos de uso.

Art. 5º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, compreende os seguintes regimes:

I – de fretamento contínuo;

II – de fretamento turístico;

III – de fretamento eventual.

§ 1º São características do serviço prestado em regime 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 em regime 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, que lhe seja aplicável.

§ 3º São características do serviço prestado em regime 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 A autorização para a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, deve ser requerida à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nos termos do regulamento.

Art. 7º O capital social integralizado mínimo para formalização de pessoa jurídica apta a prestar os serviços de que trata esta lei será de trinta mil reais.

Art. 8º 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. Os veículos empregados na prestação dos serviços serão vistoriados anualmente, com exceção dos que possuem mais de quinze anos de uso, para os quais a vistoria deverá ser semestral.

Art. 9º O § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 77

.....

§ 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do caput deste artigo será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.” (NR)

Art. 10 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. 11 Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 05 de outubro de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.581/2014, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Remídio Monai, que apresentou complementação de voto. O Deputado Diego Andrade apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Cajar Nardes, Cleber Verde, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Elcione Barbalho, Ezequiel Fonseca, Fernando Jordão, Goulart, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Delegado Edson Moreira, Deley, Giuseppe Vecci, Jaime Martins, João Derly, Josi Nunes, Júlia Marinho, Lucio Mosquini, Marcelo Squassoni, Mário Negromonte Jr., Miguel Haddad, Paulo Freire, Simão Sessim, Walter Alves e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 5 de outubro de 2016.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
1º Vice-Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 7.581, DE 2014.

Regulamenta a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, realizado em regime de fretamento.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA

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

Art. 2º É vedada a prestação do serviço de transporte

rodoviário interestadual de passageiros, mediante contrato de fretamento, por pessoa física.

Art. 3º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato 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 de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, os veículos classificados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN - como M2 ou M3 (vans, micro-ônibus e ônibus).

§ 1º 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.

§ 2º Os veículos do tipo M2 não poderão ter mais de quinze anos de uso.

Art. 5º O serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, compreende os seguintes regimes:

I – de fretamento contínuo;

II – de fretamento turístico;

III – de fretamento eventual.

§ 1º São características do serviço prestado em regime 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 em regime 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, que lhe seja aplicável.

§ 3º São características do serviço prestado em regime 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 A autorização para a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, executado por pessoa jurídica mediante contrato de fretamento, deve ser requerida à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nos termos do regulamento.

Art. 7º O capital social integralizado mínimo para formalização de pessoa jurídica apta a prestar os serviços de que trata esta lei será de trinta mil reais.

Art. 8º 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. Os veículos empregados na prestação dos serviços serão vistoriados anualmente, com exceção dos que possuem mais de

quinze anos de uso, para os quais a vistoria deverá ser semestral.

Art. 9º O § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 77

.....

§ 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do caput deste artigo será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.”
(NR)

Art. 10 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. 11 Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 5 de outubro de 2016.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
1º Vice-Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 7.581 de 2014, “dispõe sobre o exercício das atividades de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências”, de modo a regulamentar o exercício das atividades do transporte de passageiros interestadual, na modalidade de fretamento, executado por pessoas física e jurídica.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Turismo (CTUR),

à Comissão de Viação e Transporte (CVT) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 7.581, de 2014, sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

No prazo regimental, o Deputado Paulo Feijó, apresentou emenda ao substitutivo proposto pelo relator, de modo a permitir que “o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, poderá ser executado por Ônibus, Micro-ônibus e vans em regime de fretamento, fretamento contínuo e turístico, inclusive permitindo que a autorização seja concedida sem limites de quilômetros”.

É o relatório.

II - VOTO:

O Projeto de Lei nº 7.581 de 2014, “dispõe sobre o exercício das atividades de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências”.

O substitutivo apresentado pelo relator prevê que as taxas de fiscalização terão seus valores diferenciados e favorecidos para microempresas e empresas de pequeno porte, bem como para os veículos da categoria M2, nos termos da Lei Complementar nº 123 de 14 de dezembro de 2006, norma que institui o “Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte”.

Atualmente, a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, estabelece que constitui receita da ANTT, no caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, *a taxa de fiscalização será de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.*

O substitutivo apresentado prevê que a taxa de fiscalização seja diferenciada apenas aos microempreendedores. É compreensível essa preocupação, mas temos que pôr fim a abusiva taxa de R\$ 1.800,00, cobrada de todos os transportadores.

Trata-se de um valor elevado se considerar que a ANTT já possui recursos do Orçamento Geral da União para desenvolver suas atividades precípuas. Portanto, não se pode admitir um valor extremamente elevado para a ANTT desenvolver atividades que estão no rol de suas competências legais e que já são custeadas com recursos públicos.

Por essas razões, entendo ser razoável alterarmos a legislação de modo a reduzirmos a taxa de fiscalização dos atuais R\$ 1.800,00 para R\$ 250,00. Isso possibilitará que os transportadores em geral, pequenos e grandes empreendedores, não sejam duplamente penalizados com a atual cobrança e com os efeitos da crise econômica do País.

Desse modo, apresento este Voto em Separado para me manifestar pela aprovação do parecer, requerendo ao relator que apresente complementação de voto, de modo a incluir no texto a redução da taxa de fiscalização, prevista no § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233 de 2001, de R\$ 1.800,00 para R\$ 250,00. Com isso, todos os transportadores pagarão um valor razoável por essa cobrança.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2016.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
PSD/MG

FIM DO DOCUMENTO