

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### 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 REMÍDIO MONAI

### COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No prazo regimental, o Deputado Paulo Feijó apresentou subemenda modificativa ao Substitutivo ao Projeto de Lei nº 7.581, de 2014, com o qual concluí meu parecer. O teor da subemenda é o seguinte:

*“Art. 6º 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.*

*Parágrafo único. A autorização será concedida sem limites de quilometragem.”*

Cumpre-me, agora, pronunciar-me a respeito da sugestão de S.Exa.

Nota-se que o objetivo da subemenda é garantir, no texto da lei, que vans e micro-ônibus, autorizados a operar, não estejam sujeitos a qualquer limite de quilometragem no cumprimento dos itinerários. É também o que pretende o autor do projeto em exame, Deputado Marco Tebaldi.

Muito embora não se trate do cerne da questão, gostaria de assinalar que a emenda deveria ter sido formulada no sentido de se retirar do texto do substitutivo que apresentei o art. 6º, pois é ali que estão gravados os limites quilométricos. O caput da subemenda, como formulado, apenas repete o que o art. 4º do substitutivo estatui.

Feito o registro, passo à questão de se impor, ou não, um limite para a extensão dos trajetos cumpridos por vans e micro-ônibus. A tese do Deputado Paulo Feijó, certamente subscrita pelo Deputado Marco Tebaldi, é que esses veículos são seguros, ágeis e confortáveis, não havendo qualquer restrição do poder público à comercialização deles, fato que estaria a reforçar a ideia segunda a qual podem ser utilizados de forma ampla.

Meu entendimento é diferente.

Antes de elaborar o substitutivo à matéria – que sempre considerei ser meritória, por garantir o acesso de veículos de menor porte aos serviços de transporte mediante fretamento, em âmbito interestadual e internacional – analisei as ponderações da Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) com respeito à extensão dos trajetos a serem percorridos por vans e micro-ônibus. Lembro, a propósito, que a ANTT acaba de publicar uma norma (Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015) que dispõe exatamente sobre o transporte de passageiros realizado em regime de fretamento. A agência estava, portanto, debruçada sobre o assunto.

Os argumentos levantados pela ANTT para limitar a 540 km a extensão das viagens realizadas com vans e micro-ônibus – com os quais concordo – são os seguintes:

*“Inicialmente, a utilização de dupla de motoristas não é aceitável para os veículos do tipo M2, visto que não possuem local apropriado para o descanso do segundo motorista durante a primeira etapa da viagem. Em seguida, foi considerada a jornada de trabalho padrão do motorista profissional, estabelecida pela legislação trabalhista vigente, atualmente de 8 (oito) horas. Por fim, foram utilizados os dados levantados na pesquisa realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, encomendada pela ANTT, para formatação dos projetos básicos dos serviços regulares do transporte interestadual de passageiros. O cadastro da ANTT, inclusive para cálculo dos roteiros das viagens de fretamento, utiliza valores de extensão do Plano Nacional de Viação – PNV 2007 e de Planos de Viação Estaduais, sendo*

que ao todo estão cadastrados 22.760 trechos de rodovia na ANTT. Foram pesquisados 4.772 trechos, associados aos itinerários das linhas regulares, além de 376 acessos. Esses dados permitiram observar as seguintes velocidades médias por tipo de pavimento, considerando todos os trechos pesquisados:

<b>Situação do Trecho</b>	<b>Velocidade Média (km/h)</b>
Duplicada	67,88
Pavimentada	67,21
Implantada	49,28
Leito Natural	48,36
Travessia	19,45
Acesso	29,99

*Embora a pesquisa tenha focado em trechos associados ao transporte regular, todos os trechos cadastrados na Agência estão disponíveis para trânsito de veículos de fretamento, não sendo equivocado admitir que a velocidade média encontrada possa ser compartilhada por ambos os serviços. Ainda, optou-se por considerar a média simples dos trechos duplicados e pavimentados, por terem apresentado a maior velocidade média e por representarem a condição real da maioria dos trechos.*

*Com todas as informações acima expostas, foi realizado o cálculo de quilometragem máxima a ser percorrida por um veículo do tipo M2, em viagem sem pernoite, com apenas um motorista, o que resultou no valor aproximado de 540 km.”.*

Como se nota, a ANTT chegou àquela limitação por meio do emprego de parâmetros objetivos, relacionados à jornada de trabalho dos motoristas profissionais e aos tempos médios de realização de percursos em rodovia. O substitutivo que apresentei, enfim, apenas toma emprestado critério que julguei bastante consistente.

**Sendo essas as considerações que tinha a fazer, meu voto é pela rejeição da subemenda modificativa ao Substitutivo ao Projeto de Lei nº 7.581, de 2014.**

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado REMÍDIO MONAI  
Relator