

## **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

#### **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 apostado 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.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### 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 possuírem 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                      de                      de 2016.

Deputado **REMÍDIO MONAI**  
Relator