

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 7.057, DE 2010**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre a idade da frota de ônibus interestadual em circulação.

**Autor: Deputado Hugo Leal  
Relator: Deputado Áureo.**

### **Voto em Separado**

#### **I – Relatório**

Em 13 de abril de 2010, veio à análise desta Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Lei Nº 7.057, apresentado em 31 de março de 2010, na iniciativa do excelentíssimo senhor deputado Hugo Leal.

Em seu despacho de distribuição, datado de 8 de abril de 2010, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados encaminhou a proposição à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transporte e Constituição, Justiça e Cidadania.

O Projeto de Lei Nº 7.057, de 2010, propõe alterar a Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, além de criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, CONIT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ANTAQ e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, o DNIT.

A mudança proposta é no sentido de acrescentar parágrafo ao art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros deverá ser realizada em veículos com vida útil de até dez anos de idade, contados a partir da data do primeiro emplacamento.

Em sua tramitação, nesta Comissão de Viação e Transportes, a CVT, foi designado Relator o Deputado Lázaro Coelho, em 30/04/2010, enquanto que o prazo para apresentação de emendas ao Projeto, se encerrou em 12/05/2010. Não foram apresentadas emendas dentro desse prazo regimental de cinco sessões ordinárias, a partir de 04/05/2010.

O Relator apresentou o seu Parecer, pela aprovação do Projeto, com emenda, na Sessão da CVT de 22/06/2010, contudo, não houve sua apreciação, no período que compreende até o final daquela legislatura, quando a proposição foi arquivada, em conformidade com o Art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Ao início da nova legislatura, período 2011 a 2015, o Projeto foi desarquivado, em conformidade com o despacho exarado no REQ-269/2011, também nos termos do Artigo 105 do RICD, prosseguindo sua tramitação e com nova relatoria, a partir de 03/04/2013, quando foi designado Relator o Deputado Aureo, que em 22/12/2014 apresentou seu Parecer pela aprovação do Projeto, com emenda, no sentido então de determinar que a prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros deverá ser realizada em veículos com vida útil de até cinco anos de idade, contados a partir da data do primeiro emplacamento.

O Relatório não foi apreciado pela CVT e cumprindo novamente as disposições do Art. 105 do RICD, foi arquivado ao final daquela legislatura, mas, desarquivado ao início desta 55<sup>a</sup> Legislatura, por força do Requerimento de Desarquivamento de Proposições n. 154/2015.

## **II – Análise**

A Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001, *dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências*, conforme descreve de sua ementa atual.

O artigo 26 da Lei 10.233/2001, que está inserido na Seção II, das atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT, indica aquelas especificamente pertinentes ao transporte rodoviário.

Considerando o enfoque no transporte de passageiros, dentre essas atribuições se destacam, publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, ou ainda, autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Também são suas atribuições, fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços.

O objetivo do Projeto de Lei Nº 7.057, de 2010, tal como as emendas a ele apresentadas pelos seus dois Relatores, nos pareceres PRL 1 CVT e PRL 2 CVT, é no sentido de obrigar renovações das frotas dos veículos de transportes interestaduais de passageiros. São intenções irrepreensíveis, no sentido de “*proteger os interesses dos usuários, quanto à qualidade e oferta dos serviços e a compatibilização dos transportes, com a preservação do meio ambiente* (art. 11, III e V, da Lei 10.233/2001), seja pela redução dos níveis de poluição, seja pela redução do consumo de combustíveis, conforme escreveu o Deputado Aureo em seu Relatório.

O Deputado Lázaro Botelho, ao justificar seu voto no parecer PRL 1 CVT, escreveu:

..... *infere-se a importância da renovação e da modernização da frota de veículos na prestação de serviços de transporte público de passageiros, que é objeto da proposição em análise.*

*Essa dedução é correta na medida em que vai ao encontro também de um dos objetivos da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que é o de garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas.*

A Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, está em consonância com as atuais disposições da Lei 10.233/2001, mas, também se antecipou ao que buscam o PL 7.057/2010 e as emendas de relatores, tal como constam dos pareceres dos seus Relatores na CVT.

Considerando o transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, objeto da atribuição à ANTT, contida no Inciso I, do caput do art. 26, da Lei 10.233/2001, a Agência, no uso dessas prerrogativas, estabelece em seus editais que não serão admitidos, na prestação dos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros, ônibus com idade superior a 10 (dez) anos.

Por outro lado, ao tratar da disposição contida no Inciso VIII, do caput do mesmo artigo 26, isto é, autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a ANTT promove, com ampla divulgação, a realização de audiências públicas, com o objetivo de colher sugestões para o aprimoramento da resolução que irá estabelecer os aspectos da regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

No presente momento a ANTT vem desenvolvendo estudos com vistas a estabelecer os parâmetros que serão exigidos, para autorizar os Serviços

Regulares de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros, conforme disposições contidas na Lei 12.996/2014, que alterou importantíssimas disposições do artigo 26, da Lei 10.233/2001, ao dar nova redação ao seu inciso I e introduzir o inciso VIII, que é, fundamentalmente, a motivação para a realização da referida audiência pública.

O objetivo desse processo de participação social instaurado, em que agentes econômicos e usuários dos serviços se manifestarão por escrito, é, segundo a ANTT, *possibilitar uma maior participação de toda a sociedade e também que os interessados em colaborar com o processo, durante as sessões presenciais, recebam explicações e tirem dúvidas, permitindo que, a partir do aprofundamento do seu conhecimento sobre o tema, apresentem as contribuições orais e escritas.*

Visando propiciar orientação técnica e proficiência à consulta pública, a ANTT disponibilizou em seu sítio eletrônico, em “Audiência Pública nº 001/2015”, a *Minuta de Resolução para Autorização, referente aos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.*

O referido documento, fundamento para a futura resolução que normatizará os serviços regulares de transporte interestadual e internacional de passageiros, possui em seu Capítulo III, intitulado *DAS EXIGÊNCIAS PARA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS*, a Seção III, *DA FROTA*, os parâmetros e indicadores técnicos, para os ônibus que serão permitidos na prestação do referido serviço.

O artigo 24 da minuta que será submetida à avaliação dos usuários dos serviços, agentes econômicos e a população em geral, tem a mesma preocupação que o Deputado Hugo Leal, em seu Projeto de Lei Nº 7.057/2010, ou seja, provocar a utilização de veículos de baixa idade de uso na prestação dos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros.

A redação do referido artigo, tal como se apresentará às análises e discussões, nas audiências públicas agendadas para os dias, 24 de março de 2015, em São Paulo e 9 de abril de 2015 em Brasília, é a seguinte:

*Art. 24 Serão utilizados, nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros, veículos tipo ônibus, com capacidade mínima de 22 (vinte e dois) lugares, dotados de poltronas reclináveis, observadas outras características e especificações técnicas fixadas pelo INMETRO, CONTRAN e ANTT e ainda com as seguintes combinações de características versus a classe para a qual a autorizatária esteja habilitada perante a ANTT:*

.....  
.....

*§ 1º Na prestação dos serviços ora disciplinados somente serão admitidos veículos com até 10 (dez) anos de fabricação.*

*§ 2º A autorizatária que possuir frota cadastrada de mais de 10 (dez) ônibus deverá mantê-la com idade média de até 5 (cinco) anos durante toda a prestação dos serviços.*

A convergência entre as duas propostas é praticamente total, entretanto, as disposições previstas para o texto final da Resolução, estarão em vigência muito antes daquelas que possam estar em um projeto de lei, com origem no legislativo e percorrendo todos os caminhos de uma tramitação na Câmara e no Senado.

Ademais, a definição do tipo de veículo a ser utilizado em determinado serviço de transporte, em função das peculiaridades operacionais, precisam levar em conta uma série de aspectos técnicos e tecnológicos a serem objeto de definição pelo Poder Concedente que apresenta variáveis que podem ser regionais, condições das rodovias, do nível e categoria do serviço a ser prestado e isso sempre precedido de estudos e pesquisas apropriadas para definir todos os recursos envolvidos na outorga.

Assim, é recomendável que a definição de todos os aspectos dos recursos necessários à prestação dos serviços de transporte, desde a infraestrutura, veículos, acessibilidades, categorias de serviços a serem oferecidos e, por via reflexa, seus custos, continuem sendo atribuição do Poder Concedente, matéria inclusive que exige atualizações periódicas em face dos avanços tecnológicos e que, pela própria natureza do processo industrial, impõe adequações temporais para que se acompanhe o chamado estado da arte, tudo em favor de melhor servir aos usuários.

### **III – Voto**

Dante do exposto, que indica claramente a prejudicialidade da matéria em análise, com vistas ao parecer desta Comissão de Viação e Transporte, voto pela rejeição do Projeto de Lei Nº 7.057, d 31 de março de 2010.

Sala da Comissão, em de de 2015.

MAURO LOPES  
Deputado Federal