

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

Cumpre 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.

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.

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, já nada justifica a manutenção de uma regra – a exclusividade dos ônibus nos serviços de fretamento interestadual – que não tem fundamento econômico e, pior, perdeu a função de garantir a segurança do usuário.

O voto, assim, é pela aprovação do projeto de Lei nº 7.581, de 2014, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2015.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

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. Quando não se empregar ônibus na prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, executado por pessoa jurídica em regime de fretamento, a autorização somente será concedida para o cumprimento de itinerário inferior a quinhentos e quarenta quilômetros, nele consideradas as viagens de ida e de volta.

Parágrafo único. Se o itinerário compreender apenas uma viagem, não se prevendo retorno ao ponto de origem, a distância a que se refere o caput não ultrapassará duzentos e setenta quilômetros.

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.

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.

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 2015.

Deputado **REMÍDIO MONAI**
Relator