

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2015
(Do Sr. LEONARDO QUINTÃO)

Susta a aplicação de dispositivos da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que “Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica sustada a aplicação do disposto nos seguintes dispositivos da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que “*Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento*”:

I - art. 10, inciso I;

II - parte final do art. 15, *in verbis*: “...com até 15 (quinze) anos de fabricação”;

III – parte final do art. 26, inciso I, *in verbis*: “...limitado a 540 km por licença de viagem”;

IV – parte final do art. 26, inciso II, *in verbis*: “...limitado a 540 km por licença de viagem”.

Art. 2º. Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.233, de 2011, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e definiu suas atribuições, estipulou que a autarquia deveria regular as atividades de prestação de serviços – nas quais está inserido o transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, sob o regime de fretamento (art.26, III) - com a finalidade de garantir, entre outros objetivos, padrão de eficiência, modicidade das tarifas, o interesse dos usuários e adequada competição (art. 20, II, a e b).

Contudo, ao publicar a Resolução nº 4.777, de 2015, que regula os serviços de transporte interestadual ou internacional de passageiros, sob o regime de fretamento, a ANTT claramente descuroou da tarefa de zelar pela efetivação dos princípios que a lei fixa para o trabalho de regulação. Vejamos.

Primeiro: a resolução está condenando ônibus com 15 anos de uso a ir para o lixo. Um ônibus com 15 anos vale aproximadamente R\$ 250.000,00. Não é aceitável que, de uma hora pra outra, um patrimônio desses perca valor, porque considerado imprestável, pela burocracia, para a prestação de um serviço. Essa determinação pode comprometer a saúde financeira de várias empresas do setor, dificultando a oferta dos serviços, o que, em última instância, representa prejuízo para o usuário. Não menos importante é o risco que se impõe, com a exigência, à permanência de postos de trabalho no setor, grande contratador de mão-de-obra. Ao fim e ao cabo, no entanto, o que avulta é uma questão de lógica: como pode a ANTT tomar como critério de eficiência e segurança a idade de um veículo? Por que um veículo bem mantido, tendo em condições todos os itens exigidos pela legislação, tem de ser afastado dos serviços? A presunção deve prevalecer aos fatos? Não seria mais prudente e inteligente requerer vistorias mais frequentes nos veículos mais velhos? Não vale a pena deixar que usuários aproveitem o fato de um veículo bem mantido e já amortizado ser capaz de deixar o proprietário mais à vontade para cobrar preços mais baixos?

Segundo: a resolução faz um corte arbitrário para definir o capital mínimo necessário da empresa para ingressar na prestação do serviço. Esse tipo de critério é útil se o serviço prestado demanda tempo para sua conclusão, como no caso das concessões rodoviárias. Em se tratando de

serviço de curtíssima duração, como o são as viagens de fretamento, que utilidade tem a exigência de capital senão erigir barreiras à entrada? De mais a mais, ao retirar a possibilidade de os interessados poderem usar ônibus com mais de 15 anos de idade na prestação dos serviços, a resolução fecha as portas a milhares que gostariam de utilizar esses veículos para integralizar o capital da empresa.

Terceiro: a resolução limita a 540 km o trajeto máximo das viagens de fretamento feitas por micro-ônibus. Uma pergunta simples: que órgão é competente a ponto de afirmar que um veículo é apto para rodar 540 km e não é apto para rodar 541 km? Eis aí outro corte arbitrário. Com efeito, apesar de a agência tentar vincular a limitação ao fato de que os motoristas têm de seguir a legislação relativa à jornada de trabalho e ao tempo de direção, a verdade é que nada impede um empresário de providenciar a troca de seus motoristas em pontos do trajeto ou de determinar que dois revezem à direção. A ANTT simplesmente assumiu que tais hipóteses não cabiam, e ponto. Note-se: hoje existem 361 mil micro-ônibus (VANS) emplacados no Brasil, veículos dentro das normas da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. Não dá para conceber a idéia que estes veículos, que estão rodando e prestando serviços de fretamento estadual, desde 1993, com a permissão do Governo Federal, em unidades imensas como Minas Gerais, Bahia e Pará, não possam fazer o mesmo no âmbito federal. Lembro mais: no transporte escolar, estes veículos transportam aproximadamente três milhões de alunos por dia. Qual a lógica em admitir que a vistoria do INMETRO, nesse caso, garante a segurança do transporte intermunicipal e interestadual, livre de quilometragem, e não possa, do mesmo modo, garantir a do transporte com trajetos de mais de 540 km no plano interestadual? Não faz sentido.

Esperamos, enfim, contar com o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado LEONARDO QUINTÃO