

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2015
(Do Sr. PEDRO CUNHA LIMA)

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 art. 10, inciso I, do art. 11, inciso III, do art. 15, do art. 26, do art. 29, do art. 38, inciso II, do art. 44, do art. 45, do art. 66 e do art. 67 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*”.

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

JUSTIFICAÇÃO

Gostaria de fazer, inicialmente, a seguinte consideração. O controle legislativo dos atos normativos do Poder Executivo que possam configurar abuso de poder regulamentar não se restringe ao aspecto formal,

isto é, a se a regulamentação foi feita (i) por quem de direito, investido de delegação legislativa, (ii) mediante os procedimentos administrativos corretos e (iii) sem inovar em relação ao conteúdo da lei que lhe deu causa.

Tão importante quanto essa análise é a que tem por objeto a substância da norma.

O ato regulamentar deve não apenas ser legal como materialmente são. Assim será se seus comandos respeitarem alguns princípios básicos do Direito, como os da eficiência, da segurança jurídica e da razoabilidade. A respeito desse último, vale lembrar o ensinamento do grande Celso Antônio Bandeira de Mello: *“...a Administração, ao atuar no exercício de discricção, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitadas das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida. Vale dizer: pretende se colocar em claro que não serão apenas inconvenientes, mas também ilegítimas - e, portanto, jurisdicionalmente inválidas -, as condutas desarrazoadas, bizarras, incoerentes ou praticadas em desconsideração às situações e circunstâncias que seriam atendidas por quem tivesse atributos normais de prudência, sensatez e disposição de acatamento às finalidades da lei atributiva da discricção manejada”*.

Vou ao caso concreto. No exame da Resolução nº 4.777/15, da ANTT, não é ao cumprimento de requisitos formais que se deve dar destaque. A agência, de fato, recebeu do legislador a atribuição de regular e fiscalizar o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, inclusive mediante fretamento. À primeira vista, tampouco parece que, na produção da norma, tenha ido além do conteúdo da Lei nº 10.233, de 2001, dada a magnanimidade daquele legislador no que se refere à extensão do poder regulamentar conferido.

O que cumpre notar, verdadeiramente, e de maneira sintética, talvez, é se os dispositivos da resolução em xeque são perfeitamente razoáveis, se garantem segurança jurídica e se visam à eficiência da prestação do serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de fretamento.

Infelizmente, a norma da ANTT ignora essas premissas substantivas. Vejamos.

1. De acordo com a resolução, só podem ser colocados na prestação do serviço ônibus e micro-ônibus com até 15 anos de fabricação, o que prejudica a eficiência da atividade e atinge uma grande parcela da categoria, gerando impacto social e financeiro. Em verdade, os veículos são vistoriados e aprovados pelo Inmetro. Portanto, consideramos uma contradição o Inmetro aprovar o veículo e a ANTT impedir a utilização dele. De mais a mais, um ônibus com 15 anos de uso custa R\$ 250 mil. Ora, não se pode construir uma norma de prestação de serviço de transporte que, à partida, coloca em risco boa parte do patrimônio dos que devem atuar no setor.

2. Os micro-ônibus (vans) só podem ser fretados para viagens de até 540 quilômetros, contando ida e volta. Segundo os empresários do Estado do Rio Grande do Norte, a resolução é incoerente: *“Eles (ANTT) alegam que uma van não oferece segurança para transportar passageiros até João Pessoa – PB, distante 180 km de Natal – RN, mas pode ir normalmente para Pau dos Ferros – RN, que fica a 450 km, só porque é dentro do mesmo Estado”*. De fato, não há racionalidade nenhuma em limitar a quilometragem dos trajetos. Se o que importa é a segurança, relacionada ao eventual cansaço dos motoristas, que se intensifiquem as fiscalizações para o cumprimento da legislação já em vigor, relativa ao tempo de direção.

3. Segundo a resolução, ANTT não outorgará autorização para viagem a empresa que utilize veículo com capacidade inferior a 23 lugares ou quem não possua, no mínimo, um veículo substituto, similar. Essa regra praticamente elimina do mercado os pequenos empresários, proprietários de vans, reduzindo, portanto, a oferta disponível para os consumidores. Em resumo: diminuem-se as opções e eleva-se o preço do transporte.

4. Os prestadores de serviços serão obrigados a dispor de um sistema de monitoramento que siga as características descritas em resolução específica da ANTT. Segundo a categoria, *“teremos que comprar esse rastreador, que custa em média R\$ 1.800, mudar a razão social e não podemos exceder o limite de 12h no local de destino. E se formos pegos descumprindo a resolução, indo de Natal – RN pra Recife – PE em uma van, por exemplo, temos que pagar R\$ 5.760 de multa e responder criminalmente”*. Parece, enfim, que a agência resolveu permitir, formalmente, o uso de vans, mas, na prática, inviabilizá-lo.

5. A resolução exige dos transportadores adesão ao seguro de responsabilidade civil, cuja apólice é de R\$ 3 milhões. Mais uma vez: a determinação exclui do mercado um sem-número de possíveis prestadores, encolhendo a oferta aos consumidores.

6. Por fim, segundo a resolução, os donos de ônibus que aturarem na atividade deverão mudar a CNAE – Classificação de Atividades Econômicas - para “fretamento interestadual e internacional”. Com isso, podem perder a tributação do “SIMPLES”, com a carga tributária passando de 6% para algo entre 17% e 22% dependendo do porte da empresa. No último dia 19 de agosto, os proprietários desses veículos fizeram diversos atos de protesto em 17 estados. Isso mostra que a norma da ANTT beneficia tão-somente os grandes empresários do ramo de transporte, que já estão enquadrados em outro regime tributário, em detrimento dos micro e pequenos empresários.

Em razão dessas considerações, solicitamos o apoio da Casa a este projeto de decreto legislativo.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado PEDRO CUNHA LIMA