

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 185, DE 2015

Apensados: PDC nº 217/2015, PDC nº 232/2015 e PDC nº 277/2015

Susta os efeitos do art.26 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, que “Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento”.

Autor: Deputado LUIZ CARLOS HAULY

Relator: Deputado VANDERLEI MACRIS

I - RELATÓRIO

Vem à Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 185, de 2015, de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly. A proposta susta os efeitos do art. 26 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, que “Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento”. A intenção da medida, segundo o autor, é impedir que a autoridade estabeleça, como definido na Resolução nº 4.777/15, limite máximo de quilometragem para os fretamentos contínuo e turístico, quando o veículo contratado seja micro-ônibus. Para S.Exa., o art. 26 fere o princípio constitucional da livre concorrência.

Apensados, acham-se os Projetos de Decreto Legislativo nº 217, de 2015, nº 232, de 2015 e nº 277, de 2015. O primeiro susta os seguintes dispositivos da Resolução nº 4.777/15: art. 10, inciso I; art. 15; art. 29; art. 38, inciso II; e art. 52. O segundo susta os seguintes dispositivos: art. 10, inciso I; parte final do art. 15, *in verbis*: “...com até 15 (quinze) anos de fabricação”; parte final do art. 26, inciso I, *in verbis*: “...limitado a 540 km por licença de

viagem”; e parte final do art. 26, inciso II, *in verbis*: “...limitado a 540 km por licença de viagem”. O terceiro susta os seguintes dispositivos: art. 10, inciso I; art. 11, inciso III; art. 15; art. 26; art. 29; art. 38, inciso II; art. 44; art. 45; art. 66; e art. 67.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É preciso considerar, de início, que alterações foram promovidas na Resolução nº 4.777, de 2015, da ANTT, após a apresentação dos projetos de decreto legislativo aqui examinados.

A mudança mais significativa foi a revogação do art. 26, cuja finalidade era fixar limite para a extensão do trajeto a ser cumprido por veículo tipo micro-ônibus, em caso de fretamento. Esse dispositivo, diga-se, era tido como o principal empecilho para a operação de pequenos empreendedores no segmento de transporte interestadual mediante fretamento. A ANTT alegava que apenas os ônibus eram veículos adequados para cumprir trajetos extensos, por oferecerem mais conforto. Todavia, a verdade é 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.

Outro aspecto alterado na norma foi a possibilidade de empresas que pretendam prestar serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, por meio de fretamento, terem capital social integralizado inferior ao mínimo exigido, cento e vinte mil reais, desde que contratem Seguro Garantia. A mudança era necessária porque, com a possibilidade de exploração do serviço mediante o emprego de vans e micro-ônibus, abriu-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.

Andou bem a ANTT, portanto, promovendo as alterações aqui mencionadas.

Com respeito a outras exigências regulatórias que os projetos tencionam sustar, entendo que seria prejudicial para a qualidade e segurança dos serviços se tal ocorresse. Cito a necessidade de o serviço ser monitorado, de o transportador ter de contratar seguro de responsabilidade civil e de a idade máxima de vans e micro-ônibus ser de quinze anos. Parecem-me razoáveis tais obrigações, pois encontram eco na grande maioria das normas estaduais ou municipais aplicáveis aos serviços de transporte de passageiros. Não se trata, assim, de regras descabidas, que ofendam os princípios do direito, exigindo a atuação do legislador federal.

Tendo em vista essas considerações, **o voto é pela rejeição dos Projetos de Decreto Legislativo nº 185, de 2015, nº 217, de 2015, nº 232, de 2015, e nº 277, de 2015.**

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VANDERLEI MACRIS
Relator