



PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2020

(Do Sr. **Vinicius Poit**)

Susta efeitos dos incisos XI e XXX do art. 3º e do *caput* e dos §§ 1º e 5º do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam sustados, nos termos do art. 49, inciso V, da Constituição Federal, os efeitos dos incisos XI e XXX do art. 3º e do *caput* e dos §§ 1º e 5º do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

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

JUSTIFICATIVA

O mercado de transporte interestadual de passageiros no Brasil hoje enfrenta diversos desafios. Segundo dados das agências de transporte terrestre e de aviação civil (ANTT e ANAC), entre os anos de 2008 e 2018, houve uma queda de 20 pontos percentuais na representatividade do transporte rodoviário nos deslocamentos interestaduais versus o transporte aéreo no Brasil.

Essa inversão de modelo não pode ser explicada apenas com base no crescimento ou no desenvolvimento do setor de aviação civil. Sobretudo dado que, no mesmo período, a população brasileira aumentou e a renda per capita no país diminuiu. Fato este o que deveria indicar cenário fértil para o meio de





transporte mais barato, que é o rodoviário. A maior busca pelo modal aéreo pode em grande medida ser explicada, portanto, pela percebida queda de qualidade e segurança no serviço ofertado pelas linhas regulares, que ficaram comparativamente (ainda que não em termos absolutos) mais caras para os usuários.

Embora tenha havido crescente uso da via aérea para o transporte interestadual de passageiros no Brasil, o modal rodoviário ainda é extremamente relevante. Grande parcela da população ainda não tem acesso ao transporte aéreo em razão das tarifas ainda substancialmente superiores às do ônibus, tratando-se também de uma questão de acesso da população ao transporte interestadual. É nesse contexto que ganha relevância o transporte rodoviário por fretamento.

Empresas de fretamento são extremamente relevantes para a manutenção e o crescimento do setor, mas em regra são pequenas ou médias empresas, que enfrentam historicamente uma série de barreiras regulatórias artificiais que as tornam ineficientes. Segundo estudo de 2017 da Confederação Nacional dos Transportes – CNT, apenas 75% das empresas de fretamento brasileiras possuíam até 10 veículos (sendo que 61% possuíam até 5).¹

O mesmo estudo concluiu que essas pequenas empresas enfrentam uma ociosidade de frota que chega a 30%, o que revela uma grande ineficiência do modelo. Ineficiência que 57% dos empresários consultados atribuíam primariamente aos entraves regulatórios e burocráticos.

A ociosidade identificada se deve não à falta de demanda por tais serviços, mas especialmente à existência de uma regulamentação que não permite a alocação mais eficiente dos recursos disponíveis. Dentre essas

¹ Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Relatório “Transporte Rodoviário de Passageiros em Regime de Fretamento” (2017).





regras destaca-se o requisito imposto ao fretamento de que este seja realizado no chamado “circuito fechado”.

Segundo essa regra arcaica, os fretadores ficam limitados a transportar pessoas apenas quando um mesmo grupo delas realize, em conjunto, nas mesmas datas e no mesmo ônibus, os trajetos de ida e de volta. Na prática, isso faz com que a maior parcela dos possíveis deslocamentos não possa ser atendida por essa modalidade, que responde por cerca de metade da frota rodoviária do país.

A regra do circuito fechado parece especialmente anacrônica dado o advento de tecnologias que hoje permitem facilmente ocupar a frota ociosa do fretamento por meio da união de pessoas para fretar ônibus por meio de plataformas colaborativas. Ademais, nos salta aos olhos que o circuito fechado é restrição à atividade econômica não prevista em lei, existindo apoiada apenas em um decreto.

A mudança aqui sugerida está em linha com as diretrizes de desburocratização da Lei de Liberdade Econômica, da Política de Redução do Fardo Regulatório atualmente em discussão no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres, bem como com a recente Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros (Decreto 10.157/19). Trata-se da necessidade premente de revisão parcial do Decreto 2.521/1998 com vistas a suprimir as previsões do circuito fechado, que dificultam o desenvolvimento do setor e não oferecem quaisquer benefícios ou serve a propósitos de interesse público.

O Decreto nº 2.521/1998 merece revisão ampla com vistas a retirar tais entraves de forma sistematizada, bem como de adequá-lo ao mandamento legal. No entanto, com vistas à abertura imediata do mercado e à garantia do direito aos usuários de viagens mais confortáveis e baratas, a presente proposta de alteração almeja solucionar de imediato um dos pontos centrais que limitam a competição no setor, gerando melhores serviços ao consumidor.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete **Vinicius Poit** – NOVO/SP

É com estes objetivos que se propõe a possibilidade de realizar viagens com possibilidade de com liberdade de escolha.

Ante todo o exposto, com vistas a contribuir para o avanço do setor de transporte terrestre de passageiros e para a redução de entraves regulatórios que não mais encontram respaldo legal ou constitucional, dificultando o oferecimento do melhor serviço ao consumidor e a maior eficiência das empresas, sugere-se que dispositivos do Decreto 2.521/1998 tenham seus efeitos sustados.

As mudanças propostas não resolvem todas as barreiras à entrada que a norma como um todo consolida, mas no curtíssimo prazo é indubitavelmente apta a ampliar a concorrência. Beneficia-se, assim, o indivíduo que precisa se locomover. Buscamos trazer mais liberdade por meio deste Projeto de Decreto Legislativo, e contamos com apoio de nossos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 30 de novembro de 2020

DEPUTADO VINICIUS POIT
NOVO-SP

Apresentação: 01/12/2020 10:10 - Mesa

PDL n.494/2020

Documento eletrônico assinado por Vinicius Poit (NOVO/SP), através do ponto SDR_56395, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

