

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 494, DE 2020

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.

Autores: Deputados VINICIUS POIT E OUTROS

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

Por força do art. 32, inciso XX, alínea 'c', do regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, o Projeto de Decreto Legislativo nº 494, de 2020, que 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.

O diploma atacado dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Os dispositivos em questão são aqueles que definem ou referenciam a viagem em circuito fechado. Segundo os autores da proposição, esses dispositivos limitam a atuação dos transportadores em regime de fretamento e conferem ineficiência ao setor, uma vez que impõem ociosidade de recursos em um ambiente de comprovada demanda reprimida.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última também para análise do



mérito da matéria. Após a análise pelas Comissões, a proposição será objeto de análise pelo Plenário e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso I e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

A proposta em análise, de autoria do nobre Deputado Vinicius Poit, e de outros seis Parlamentares, pretende sustar ato do Poder Executivo que normatiza o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (Triip). O Decreto em questão regulamenta a exploração de Triip e, ao dispor sobre a modalidade de fretamento, estabelece que esse tipo de serviço é caracterizado por oferecer viagens em circuito fechado. Resumidamente, circuito fechado significa que o mesmo grupo de pessoas transportadas da localidade de origem até o destino deve ser, posteriormente, transportado de volta à origem pelo prestador de serviço.

A definição se reveste de relevância em decorrência da popularização das plataformas de fretamento coletivo. Esses aplicativos se propõem a facilitar a formação de grupos para a contratação dos serviços de transporte rodoviário fretado. Nesse modelo, como argumentam os Autores, é possível aumentar a oferta de serviço, o que melhora não somente sua capilaridade, mas também os preços ofertados aos passageiros. Entretanto, esse modelo de negócio não se compatibiliza com a regra do circuito fechado, pois dificilmente um grupo formado por meio de aplicativo conseguiria conciliar interesses para coordenar datas de ida e volta.

Assim, a exigência de cumprimento de circuito fechado limita, sem qualquer justificativa, a atuação dos autorizatários sob regime de fretamento, e confere ineficiência ao setor, uma vez que impõe ociosidade de recursos em um ambiente de comprovada demanda reprimida.

Não há dúvidas de que a proposição é justa e merece prosperar. A atuação dessas fornecedoras de soluções de fretamento coletivo é uma clara resposta à demanda por serviços de maior qualidade e preços justos, à ineficiência do nosso sistema de transporte rodoviário interestadual e à inércia do Poder Público em regulamentar a abertura do mercado. Vale destacar que já são oito anos desde que a Lei nº 12.996/2014 alterou o regime de prestação do Triip, que antes dependia de permissão e passou a depender



de autorização, o que trouxe esperança de aumentar a concorrência no setor. Até hoje, entretanto, a despeito de iniciativas governamentais visando a abertura do mercado¹, somente o surgimento desses serviços digitais foram capazes de provocar impacto significativo no mercado.

Dessa forma, ainda que consideremos indispensável a edição de normas que viabilizem a concretização da abertura do mercado de Triip, concordamos que a sustação da regra do circuito fechado desqualificaria o único argumento que tem sustentado decisões judiciais contrárias à atuação dessas plataformas digitais².

Além disso, e esse é o ponto que torna o Decreto Legislativo o instrumento ideal para lidar com a questão, ao incluir a regra de circuito fechado, a norma inova, e, portanto, exorbita o Poder Regulamentar. As Leis emanadas do Congresso Nacional para disciplinar a exploração do Triip, e que legitimam a edição dos atos nesse sentido, em nenhum momento preveem essa restrição. O detalhamento e a normatização oferecidos pela legislação infralegal devem estabelecer parâmetros para a fiel execução do que idealizou o legislador e jamais criar qualquer tipo de restrição ou barreira estranha à Lei. A exigência de se cumprir o chamado circuito fechado é, sem dúvida, regra que ultrapassa os limites da regulamentação e merece sustação.

A maneira como a proposta foi formulada, contudo, merece melhor exame. Uma vez expostos os motivos que nos fazem concordar com o seu objetivo, acreditamos que os efeitos da aprovação do texto em sua redação atual poderiam extrapolar o vislumbrado pelos Autores.

Além dos incisos XI e XXX do art. 3º, que oferecem definições para fretamento e serviços especiais, vinculando-os ao circuito fechado, o texto também pretende sustar os §§ 1º e 5º e o *caput* do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, transcritos a seguir:

Art. 36. Os serviços especiais previstos nos incisos I e II do caput do art. 35 têm caráter ocasional, só podendo ser prestados em circuito fechado, sem implicar o estabelecimento de serviços regulares ou permanentes e dependem de autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres,

1 Decreto nº 10.157, de 4 de dezembro de 2019, Resolução do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República nº 71, de 2019, e Deliberação da ANTT nº 955, de 2019.

2 Por exemplo, Processo 1043315-80.2020.4.01.3400 do Tribunal Regional federal da 1ª Região.



independentemente de licitação, observadas, quando for o caso, as normas dos tratados, convenções e acordos internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

§ 1º Para os serviços previstos nos incisos I e II do artigo anterior, não poderão ser praticadas vendas de passagens e emissões de passagens individuais, nem a captação ou o desembarque de passageiros no itinerário, vedadas, igualmente, a utilização de terminais rodoviários nos pontos extremos e no percurso da viagem, e o **transporte de encomendas ou mercadorias** que caracterizem a prática de comércio, nos veículos utilizados na respectiva prestação.

.....

§ 5º A empresa transportadora que se utilizar do termo de autorização para fretamento contínuo, fretamento eventual ou turístico para a prática de **qualquer outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada**, será declarada inidônea e terá seu registro cadastral cassado imediatamente, sem prejuízo da responsabilidade civil e das demais penalidades previstas neste Decreto. (Grifo nosso)

A leitura dos dispositivos, em especial as partes destacadas, nos permitem concluir que a sustação dos §§ 1º e 5º sustaria importante vedação ao desvio de finalidade da autorização outorgada. Aquele interessado em explorar o transporte de mercadorias deve buscar a autorização específica para essa atividade, e submeter-se às regras imposta pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o setor. Ademais, esses dispositivos não tratam da restrição do circuito fechado, elemento central da discussão e que queremos, aqui, eliminar os efeitos.

Outro aspecto importante no contexto da sustação da regra do circuito fechado na regulamentação do Triip diz respeito à Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015. Esse é o principal diploma que regulamenta a prestação de serviço de transporte rodoviário sob regime de fretamento. Em seu art. 3º, inciso XIV, a norma define “circuito fechado” e a expressão compõe a definição dos diferentes tipos de fretamento. Seu art. 31 também menciona essa restrição quando disciplina a emissão de licença de viagem.

Diante do exposto, oferecemos substitutivo no qual incorporamos esses aspectos que, ao nosso ver, são necessários para que o



objetivo dos Autores seja alcançado e, ao mesmo tempo, efeitos colaterais indesejados sejam minimizados.

Voto, portanto, pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 494, de 2020, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 494, DE 2020

Susta efeitos de dispositivos 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, e 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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam sustados, nos termos do art. 49, inciso V, da Constituição Federal os seguintes dispositivos:

- I. os incisos XI e XXX do art. 3º e os *caput* do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998;
- II. os incisos VI, VII, VIII e XIV do art. 3º da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e
- III. a expressão “em circuito fechado” dos arts. 31, 33 e 37 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

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

Sala da Comissão, em de de 2022.



Deputado CARLOS CHIODINI
Relator

Apresentação: 12/07/2022 12:48 - CVT
PRL 1 CVT => PDL 494/2020

PRL n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225984538200>

