

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

VOTO EM SEPARADO DEPUTADO DIEGO ANDRADE

O Projeto de Decreto Legislativo nº 494, de 2020, tem como objetivo sustar 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”*.

Quero, por meio desse Voto em Separado, me manifestar contrariamente ao PDL nº 494/2020 com base em três pontos: na Constituição Federal; nas proposições discutidas e votadas em Plenário; e na qualidade do serviço prestado à população:

1- Constituição Federal, V, art. 49

O inciso V da Constituição Federal prevê que é competência do Congresso Nacional *“sustar os atos do Poder Legislativo que exorbitem do poder regulamentar”*. No entanto, conforme se observa na proposição e no seu substitutivo, tenta-se retirar do mundo jurídico partes do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e da Resolução da ANTT nº 4.777, de 6 julho de 2015, por mera conveniência e oportunidade, uma vez que esses regramentos não extrapolam o poder regulamentar de quem os editou.



O relator afirma em seu parecer que, devido a popularização das plataformas de fretamento coletivo, *“é possível aumentar a oferta de serviço, o que melhora não somente sua capilaridade, mas também os preços ofertados aos passageiros”*. Logo, há o reconhecimento de que as normas não extrapolam o poder regulamentar, mas que são contrárias a um novo modelo de negócio. Em ato contínuo o relator acrescenta a necessidade de se inovar a legislação, considerando *“indispensável a edição de normas que viabilizem a concretização da abertura do mercado de Triip”*. Devo concordar com a inovação proposta pelo relator, mas não por meio da supressão abusiva de ato jurídico perfeito, devidamente consumado segundo a legislação.

Se esta Comissão sustar os atos supracitados apenas com base na conveniência e oportunidade, nós é que estaremos exorbitando nossas competências legislativas. Isso, conseqüentemente, gera questionamentos no STF e a inevitável insatisfação do Poder Legislativo, que acusará o Judiciário de extrapolar o seu poder jurisdicional.

2- Proposições discutidas em Plenário: PL nº 3.819, 2020, e MPV nº 1.112,2022 - Renovar.

Em 2022 foram sancionadas a Lei nº 14.298/2022, que estabelece *“critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”*, e a Lei nº 14.440/2022, que *“Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar)”*, respectivamente, originárias do PL nº 3.819/2020 e da MPV nº 1.112/2022.

Ao PL nº 3.819/2020 foram apresentadas duas emendas com o objetivo de colocar fim ao circuito fechado: a Emenda de Comissão nº 23, de autoria do Deputado Ottaci; e a Emenda de Plenário nº 01 de autoria da Deputada Luisa Canziani.

À MPV nº 1.112/2022 foram apresentadas três emendas também com o objetivo de colocar fim ao circuito fechado: as Emendas nº 45, 60 e 65, de autoria, respectivamente, da Deputada Alê Silva, dos Deputados Alessandro Vieira e Marcio Labre.



Todas essas emendas foram **rejeitadas** pelos relatores no Plenário dessa Casa e nenhum partido apresentou destaque. O Destaque era a oportunidade de se ampliar o debate, momento em que as partes contrárias e favoráveis se debruçariam sobre a matéria. Essas emendas reconhecem que o instrumento para se resolver o circuito fechado é a lei, em vez de simplesmente sustar atos legitimamente editados.

3- Prestação do serviço

O PDL representa riscos ao setor de transporte rodoviário de passageiros, uma vez que susta ato jurídico perfeito por mera conveniência e oportunidade, sem, contudo, instituir novo diploma legal capaz de harmonizar o interesse público e o privado nesse modelo de negócio.

A aprovação do PDL gerará distorção na relação concorrencial. Há obrigações que são aplicáveis apenas ao setor de transporte regular, sendo impossíveis de serem exigidos do transporte por fretamento, como a gratuidade e o atendimento de municípios pouco rentáveis.

Assim, cabe um questionamento: os aplicativos ofertam um percentual de seus embarques aos idosos, aos deficientes ou aos estudantes? Ao revogarmos tais normas infralegais esses direitos serão garantidos? Obviamente que não, porque os aplicativos buscam explorar o transporte regular, mas por meio das regras do fretamento, enquanto o transporte regular presta um serviço público, ainda que determinadas linhas sejam economicamente deficitárias.

Por fim, cabe frisar que o PDL cria uma falsa equivalência entre o transporte regular e o serviço de fretamento. Ambos são modelos de negócio importantíssimos para a economia do país, mas com finalidades e obrigações estritamente distintas.

Nesses termos, voto pela **REJEIÇÃO** do PDL nº 494, de 2020.

Sala da Comissão, de de 2022.

Diego Andrade
PSD/MG

