

PROJETO DE LEI Nº , DE 2005

(Do Sr. MARCONDES GADELHA)

Altera o inciso II do art. 43 da Lei nº 10.233, de 2001, para especificar a capacidade mínima do veículo empregado, sob regime de afretamento, no transporte interestadual e internacional de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 43, inciso II, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, em ambiente de livre e aberta competição, e, no transporte interestadual e internacional de passageiros sob regime de afretamento, com veículos cuja capacidade seja de, no mínimo, oito passageiros; (NR)"

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A finalidade deste projeto de lei é modificar o inciso II do art. 43 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para permitir que a autorização para transporte interestadual e internacional de passageiros, na modalidade de afretamento, seja concedida a veículos que tenham capacidade para transportar, no mínimo, oito passageiros.

A proposição faz sentido na medida em que a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT somente concede autorização para a realização do serviço mencionado se o mesmo for prestado mediante a utilização de ônibus - Resolução nº 17, de 2002.

Do ponto de vista legal, a ANTT lança mão da prerrogativa de regulamentar a outorga de autorizações, que lhe foi assegurada pela Lei nº 10.233, de 2001. Esquece de atender, todavia, dispositivos igualmente importantes do referido diploma legal - incrustados nos princípios gerais para os transportes terrestre e aquaviário - os quais gostaríamos de citar: (i) assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades; (ii) proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte; (iii) assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência; (iv) promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos.

De fato, ao considerar o ônibus o único veículo apto a realizar as viagens interestaduais ou internacionais sob regime de fretamento, a ANTT desconsidera os quatro princípios acima arrolados. Grupos menores, de estudantes, turistas ou trabalhadores, ficam impedidos de optar por um veículo mais apropriado às suas necessidades, tendo que se sujeitar a uma menor oferta de transportadores, a veículos superdimensionados e a preços mais elevados. Isso, para não se mencionar os problemas decorrentes do emprego de um

veículo que, não tendo sua ocupação preenchida convenientemente, acarreta desperdício de combustível e contribui para a ocorrência de congestionamentos.

Embora reconhecendo o notório saber do corpo dirigente da ANTT, não podemos concordar com uma decisão que, acima de tudo, acaba por prejudicar o próprio usuário do serviço de transporte.

Não é difícil imaginar o transtorno que o impedimento em questão vem causando se se toma como referência regiões cuja divisão geopolítica não é empecilho para uma grande interação entre suas populações e suas economias. É o caso da faixa litorânea que abraça os Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, por exemplo. É também, para mostrar outro caso patente, a situação verificada nas áreas de fronteira do sul do País, envolvendo os Estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, todos eles apresentando municípios com relacionamento bastante estreito com localidades de países vizinhos.

Não podemos crer que a decisão da Agência tenha como fundamento material uma suposta insegurança do veículo de menor capacidade. Se assim fosse, melhor que se proibisse definitivamente o emprego de vans, pois o veículo que se mostra inadequado para o transporte de passageiros em estrada que transpõe limite de estado, também o será em todas as outras circunstâncias, inclusive no interior das cidades.

Estamos certos de que, ao definir em lei a capacidade mínima dos veículos capazes de portar a autorização para transporte interestadual ou internacional de passageiros, sob regime de fretamento, desautorizamos qualquer iniciativa da ANTT que tenha por objetivo restringir aos ônibus a realização do referido serviço. Se a lei não cria obstáculo para que vans ou microônibus executem o serviço, não é ato administrativo que irá fazê-lo, certamente.

Sala das Sessões, em de de 2005.

Deputado MARCONDES GADELHA