

PROJETO DE LEI Nº , DE 2008
(Do Sr. JUVENIL)

Modifica a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor acerca das outorgas de serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a 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 estabelecer que a outorga de serviço de transporte rodoviário de passageiros deve ser realizada sob a forma de autorização.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

IV – permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, desvinculados da exploração da infra-estrutura;

V – autorização, quando se tratar de prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros,

de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo.” (NR)

“**Art. 14** ”

III – ”

b) o transporte rodoviário coletivo de passageiros;
.....” (NR)

“**Art. 24**..... ”

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados mediante concessão ou permissão e fomentando a competição;
..... ”

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados mediante concessão ou permissão, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;
..... ” (NR)

“**Art. 26** ”

I – autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
..... ”

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços não autorizados de transporte de passageiros.” (NR)

“**Art. 38** As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros, exceto rodoviário, que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovada pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.
..... ” (NR)

“**Art. 123-A.** Os contratos de permissão para prestação de serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros, atualmente em vigor, serão transformados em atos administrativos de autorização, sem prejuízo do pagamento de indenizações eventualmente cabíveis, na forma da Lei nº 8.987, de 1995.

Parágrafo único. No ato de autorização serão fixadas as obrigações do transportador, observando-se, no que couber, o conteúdo do contrato de permissão anterior.”

Art. 3º Revoga-se a alínea a do inciso IV do art. 14, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 4º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Quem se der ao trabalho de examinar os dados estatísticos fornecidos pela ANTT a respeito do número de usuários do sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, deparar-se-á com situação curiosa: a modalidade está encolhendo. No primeiro ano desta década, 2001, 132 milhões de pessoas viajaram nos ônibus das empresas permissionárias, contra 130 milhões em 2007; ainda em 2001, para se tomar um indicar operacional muito utilizado em transportes, houve 30 bilhões de passageiros-quilômetros transportados (somatório dos produtos da multiplicação do número de passageiros transportados em cada trecho, pela extensão do respectivo trecho), ao passo que, em 2007, esse número foi de apenas 27 bilhões.

O fraco desempenho do setor, nestes últimos anos, não deixa de ser surpreendente, em face do crescimento populacional e econômico verificado no período. Embora algumas explicações possam jogar luz sobre o fenômeno, parece muito evidente que boa parcela da culpa pelo recuo dos números do transporte rodoviário interestadual se deve à manutenção de um regime de prestação de serviço pouco favorável à competição e à flexibilidade das operações. De fato, o aumento relativamente recente do número de viagens de automóvel e motocicleta, de avião e, por que não?, de ônibus e vans clandestinos, no mercado de transporte interestadual, coincide com a retração ou estagnação do *market share* das empresas permissionárias, o que denota

uma clara tendência de procura por modalidades de transporte que têm, hoje, maior capacidade de adaptação aos anseios dos usuários, porque privadas, desregulamentadas ou, ainda que tal não se admita, fora-da-lei.

A esta altura, sem que se precise entrar em considerações de ordem ideológica, avulta a necessidade prática de impregnar o regime de prestação de serviço de transporte rodoviário interestadual de maior liberdade de iniciativa. Trata-se, aliás, de passo já dado por diversos países, com destaque para a Grã-Bretanha, onde a atividade é submetida, desde a década de 1980, a um regime regulatório bastante liberal, exceto pelo controle de segurança. Lá, como em outros países que adotaram legislação menos restritiva, o número de usuários do serviço aumentou.

A maneira por meio da qual este projeto de lei pretende reduzir a interferência do Estado sobre as variáveis econômicas do serviço – aí incluídas prazo de operação, preço, frequência e rotas do transporte – é caracterizando a atividade como serviço de interesse público, sujeito unicamente a autorização governamental. Tal é possível em função da previsão constitucional no sentido de permitir que a União opte pelo instituto da autorização, quando busque prestar indiretamente o serviço. Com o instituto da autorização, evitam-se as amarras contratuais inerentes aos regimes de concessão e de permissão, muito mais adequados a atividades nas quais os efeitos da competição e da liberdade de empreendimento sejam tênues.

Não há razão para se acreditar que o mercado de serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros não seja sujeito à contestabilidade. Em que pese a redução do número de passageiros, ainda é vastíssimo o contingente de usuários do serviço, distribuídos por todo o território nacional. A rede rodoviária é relativamente ampla e acessível. Os custos de entrada e saída na atividade são baixos, mesmo se comparados ao de outras modalidades de transporte. São variadas as possibilidades de diferenciação de preço e qualidade dos serviços. Há suficiente expertise em relação à prestação do serviço e fácil acesso aos insumos de produção. Além disso, existem instrumentos legais que podem favorecer a construção de terminais próprios

por transportadores que vejam nas estações rodoviárias existentes, freqüentemente mal conservadas e congestionadas, uma limitação às suas operações.

Oferecendo àquele que atua no transporte terrestre o mesmo grau de liberdade dos que atuam no transporte aéreo, acredita-se, é possível reverter a tendência de encolhimento do setor e, colateralmente, acabar com o imbróglio acerca da operação de linhas concedidas sem licitação, que ainda hoje constituem a maioria dos casos.

E não é demais lembrar que a competitividade no setor produtivo tem se mostrado de alto valor para o Estado e para os cidadãos, pois permite, dentre outras melhorias, (a) maior qualidade do serviço prestado, quer seja por disponibilizar melhores equipamentos, quer seja por qualificação de pessoal mais aprimorada e (b) oferecimento de menor custo do serviço, diante da possibilidade de ampla concorrência.

Tendo em vista que a proposição ora apresentada aperfeiçoa a norma federal de transportes, estou certo de que ela contará com o apoio de meus Ilustres Pares no Congresso Nacional.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 2008.

Deputado Federal JUVENIL

Líder do PRTB