

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N.º 6.417, DE 2002

Determina que as empresas de ônibus, concessionárias de transporte interestadual de passageiros, substituam os veículos a cada período de cinco anos.

Autor: Deputado Alberto Fraga

Relator: Deputado Chico da Princesa

I – RELATÓRIO

O projeto de lei 6.417, de 2002, de autoria do deputado Alberto Fraga, estabelece que as empresas concessionárias de linhas de transporte de passageiros interestaduais deverão substituir seus veículos a cada cinco anos. A pena pelo descumprimento acarreta, conforme o caso, advertência, multa, suspensão ou cassação da concessão. Na hipótese de cassação, a empresa ficará impedida de receber novas concessões por um prazo de até cinco anos.

Na justificativa à proposição, o nobre deputado autor ressalta que as empresas de ônibus são responsáveis por mais de 90% dos deslocamentos em nosso país e que “*na sua grande maioria são empresas conscientes do seu papel social e procuram, a cada dia, melhorar o atendimento, em especial a segurança e o conforto dos passageiros*”. Entretanto, prossegue o autor, “*existem as empresas que atuam com má fé, buscando o lucro máximo, em detrimento do cidadão, exposto aos perigos de uma frota velha e de pouca manutenção*”. Em vista disso, a proposição, em tela, é apontada como necessária à melhoria dos serviços, evitando riscos à integridade física dos passageiros.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

II – ANÁLISE

O transporte de passageiros é serviço público, delegado à iniciativa privada. A competência da União e, portanto, deste Congresso Nacional em legislar, se restringe ao transporte interestadual e internacional, conforme art. 21, XII, “e”, da Constituição. Nesse sentido, verifica-se que o projeto em questão se mantém no marco legislativo estatuído pela Constituição, eis que busca tratar do transporte interestadual de passageiros. Embora da leitura do *caput* se extraia a interpretação de que todos os modais estarão abrangidos pela norma, o art. 3.º refere-se apenas ao transporte rodoviário, o que nos força a concluir que se trata apenas desse modal.

Antes, porém, de adentrarmos no mérito da proposição, devemos averiguar como funciona o transporte rodoviário interestadual de passageiros no tocante à qualidade dos veículos e à segurança e conforto dos passageiros. Tal sistema, hoje, é regulado pela Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, que criou e fixou as atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e pelo Decreto 2.521, de 20 de março de 1998, que determina as condições e parâmetros para a execução dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Ressalte-se que, como serviço público que é, o transporte rodoviário interestadual de passageiros submete-se ao princípio da eficiência, estatuído no *caput* do art. 37 da Constituição Federal. Tal dispositivo constitucional impõe que a atuação dos entes públicos seja pautada pela presteza, perfeição e rendimento funcional, visando a obtenção dos melhores resultados.

Nesse espírito, a Lei 10.233, de 2001, estabelece que a Agência Nacional de Transportes Terrestres tenha como princípio, dentre outros, a manutenção da qualidade dos serviços (artigos 11, III, e 20, II, “a”), visando a eficiência do transporte de passageiros (art. 28, I), inclusive como critério para obtenção das outorgas (art. 29), devendo constar expressamente tanto do edital (art. 38, § 2.º, IV) como do contrato de permissão (art. 42, I e III).

O Decreto 2.521, de 1998, por seu turno, possui uma parte exclusiva para tratar da qualidade dos veículos (Capítulo XI: “Da forma de Execução dos Serviços” – Seção III: “Dos Veículos”), impondo ao Poder Público o dever de fiscalizar a qualidade dos serviços (art. 32, IX), incluindo a vistoria dos

veículos e a retenção daquele que não atender as condições de segurança, conforto e higiene (art. 56, § 2.º, c/c 84, II), eis que é um direito do usuário receber um serviço adequado, dentro dessas condições (art. 29, I e IV). Às empresas de transporte é estatuída, dentre outras, a obrigação de prestar serviço adequado, zelando pelos bens utilizados na sua prestação e retirando os veículos cujo afastamento seja determinado pela fiscalização (art. 34, I, VI e VII).

Além dessas normas específicas, o Código de Defesa do Consumidor também se aplica à matéria, compelindo à prestação de serviço eficiente e criando condições para o exercício de direitos por parte dos cidadãos, individualmente ou pela atuação dos órgãos de defesa do consumidor.

Feitas essas considerações, temos que o escopo do projeto em tela – assegurar padrões de conforto e segurança aos passageiros - encontra-se atendido pela legislação em vigor, que estabelece o direito do usuário em receber um bom serviço, a obrigação das empresas em prestá-lo e o dever do Poder Público em fiscalizar todo o segmento, inclusive com a possibilidade de retirar de circulação os veículos que desatendam os padrões de atendimento ao usuário.

Nesse sentido, o estabelecimento, em lei, da obrigatoriedade de renovação periódica de frota seria uma medida descabida, seja porque, do ponto de vista normativo, a legislação já é suficientemente rigorosa na proteção ao usuário e na vinculação de empresas e Poder Público à prestação de um serviço eficiente, seja porque a idade de determinada frota de ônibus não determina, necessariamente, aumento ou diminuição de qualidade do serviço. Como é de pequena conclusão, um ônibus novo pode estar em piores condições de conforto e segurança do que um ônibus mais velho. O que determina a qualidade é a manutenção.

Assim, se não é a idade da frota a única determinante para a qualidade do serviço, não há motivo razoável para, em nome dessa mesma qualidade, obrigar as empresas permissionárias a que, de tempos em tempos, comprem um veículo novo mesmo que o anterior esteja em perfeitas condições de uso e apto a oferecer um serviço com padrão de eficiência, conforto e segurança determinado na legislação específica. Se isto vier a ocorrer, ter-se-á, certamente, uma intervenção indevida na atividade econômica, o que nossa Lei Maior veda (art. 170 e seguintes da Constituição Federal).

Por fim, se o escopo da proposta é o de beneficiar o usuário, seu efeito será o contrário. A obrigação legal de que todas as empresas de ônibus, indistintamente, troquem de frota a cada período, gerará custo financeiro a mais para elas, ocasionando aumento tarifário.

III – VOTO

Por todo o exposto, somos pela rejeição do PL
6.417/02.

Sala das Sessões, 26 de junho de 2002.

Deputado **CHICO DA PRINCESA**

Relator