

# ENCONTRO SOBRE CONSUMO E REGULAÇÃO

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

24 de outubro de 2017

## PROGRAMAÇÃO:

- **13:30 - Credenciamento (30min)**

- **14:00 - Abertura (10min)**

**Expositor:** Amauri Artimos da Matta, Promotor de Justiça e coordenador do Procon-MG

- **14:10 - Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT): A agência reguladora e as condições gerais dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (2h30)**

**Expositor:** Ismael Souza Silva, Superintendente de Serviços de transportes de Passageiros.  
16:40 - Intervalo (20min)

- **17:00 - Esclarecimento de dúvidas (1h)**

- **18:00 - Encerramento**

## Público-alvo

Órgãos e entidades civis de defesa do consumidor, advogados, estudantes de direito e demais interessados no tema.

## Local

**Auditório Procuradora de Justiça Simone Montez Pinto Monteiro (Salão Vermelho) PGJ/MG**

Av. Álvares Cabral, 1690 , 1º andar, bairro Santo Agostinho  
Belo Horizonte, MG

**MINISTÉRIO PÚBLICO  
DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA

*TRANSCRIÇÃO DO*

**ENCONTRO SOBRE CONSUMO E REGULAÇÃO: AGÊNCIA  
NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**

**ESCOLA ESTADUAL DE DEFESA DO CONSUMIDOR/PROCON-MG**

**24 de outubro de 2017**

*Presidência:*

**Amauri Artimos da Matta**

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** ... todos. O Procon MG, por meio da Escola Estadual de Defesa do Consumidor, dá boas-vindas a todos nessa 10ª Edição do Encontro sobre Consumo e Regulação. Ação educacional que tem por objetivo esclarecer aos representantes do Sistema Estadual de Defesa do Consumidor sobre a atuação das agências que regulam o mercado de consumo brasileiro.

O tema de hoje é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, suas atribuições e as condições gerais dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Eu queria convidar para compor a Mesa o meu colega Nacor Paulo Pereira dos Santos, que é o coordenador da Defesa do Consumidor do Ministério Público do Maranhão.

[aplausos]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Convidar o Dr. Ismael Souza Silva, o palestrante desse dia.

[aplausos]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É superintendente dos Serviços de Transporte de Passageiros, especialista em regulação na Agência Nacional de Transportes Terrestres desde março de 2007. Ele é graduado em Ciências Contábeis, tem especialização na regulação de Transportes Terrestres pelo Ibmecc do Rio de Janeiro e tem mestrado em Regulação Econômica pela UNB do Distrito Federal.

E para completar a Mesa, eu gostaria de chamar também a representante da ANTT, a Leize, para estar conosco aqui nessa tarde.

[aplausos]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Para compor a Mesa e nos dar também, assim, o prazer, da sua presença.

Esse é um evento que já se tornou tradicional aqui no Ministério Público. Nós sabemos que a Defesa do Consumidor, ela não pode ser feita sem as agências reguladoras e, hoje, nós estamos no 10º Encontro do Consumo e Regulação. Nós já tivemos a Agência Nacional de Saúde, já tivemos o Cade, já tivemos a Agência Nacional de Petróleo, já tivemos a Anatel, a Aneel, a Superintendência de Seguros Privados e várias outras agências e órgãos reguladores que trouxeram para o Ministério Público e para todos nós que participamos desse evento, dos eventos de educação para o consumo do Ministério Público de Minas Gerais, do Procon mineiro, muitos conhecimentos.

São os órgãos reguladores que conseguem fazer, eu diria, uma harmonização daquilo que o Código do Consumidor traz, com a necessidade do equilíbrio que deve nortear essas relações no mercado. E para o Ministério Público, para o Procon Estadual, é sempre um prazer receber os representantes das agências reguladoras, que muito nos têm a ensinar, e a nos passar esse conhecimento específico que é tão importante para todos nós. Fiquei muito feliz porque o Ismael, que veio de Brasília, é uma pessoa que é especializada no tema, que tem toda uma vivência com essa questão.

Só para concluir, o tema Atribuições da ANTT e, além disso, nos passar quais são os direitos que os consumidores têm em se tratando do transporte rodoviário de passageiros, seja interestadual, seja internacional. A gente tem muitas reclamações envolvendo, por exemplo, os direitos dos idosos, que muitas vezes não são praticados

pelas empresas. Nós temos a questão da desistência muitas vezes das viagens, a situação do consumidor que muitas vezes precisa desistir, e outros temas que, na verdade, acabam afligindo os consumidores. Mas, sem maiores delongas, eu gostaria, então, de passar a palavra ao Dr. Ismael Souza Silva, para que ele pudesse, então, fazer uso da palavra.

Esse evento, como todos os outros, ele dá um tempo importante para o palestrante colocar as suas ideias, colocar os temas, aí nós temos agora, já são 14h05min, nós temos a possibilidade da fala do Ismael até às 16h40min, quer dizer, é um tempo suficiente para ele discorrer sobre esse tema. Depois nós temos um intervalo, e na volta do intervalo, a gente tem uma hora para perguntas, porque a ideia desse evento é permitir que a sociedade, que as pessoas que comparecem ao Ministério Público tenham todo o tempo necessário para fazer as suas perguntas e saírem daqui com os esclarecimentos prestados. Ismael, fique à vontade. O tempo todo é seu.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Boa tarde a todos. Eu quero agradecer a oportunidade do Ministério Público aqui, na pessoa do Dr. Amauri, e não vou cansá-los com esse tempo todo que me foi concedido, porque eu acho que qualquer coisa que se fale num tempo desse vai ter pouco aproveitamento. Porque realmente a gente vai tentar sintetizar naquilo que a gente possa ver que são as coisas que mais... nós também temos a nossa Ouvidoria, então a gente tem mais ou menos uma ideia daquilo que aflige mais o usuário, o passageiro, e a gente vai procurar, então, em cima disso, falar para vocês de forma que não fique, assim, tão cansativo, mas que a gente também possa colocar aqui algumas das questões que às vezes elas nos são colocadas por lei. E aí, em função disso, algumas dificuldades acontecem, e é muito bom que toda a sociedade, todas as entidades que estão no entorno dos serviços públicos, elas possam ter esse tipo de compreensão.

Eu sou titular lá da Supas, estou titular na Supas no momento, é uma Superintendência de Serviço de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e é exatamente a agência que cuida dessa questão dos serviços dos transportes de passageiros, aquilo que é serviço, né? Porque nós temos na agência, nós temos a regulação também rodoviária, nós temos a regulação ferroviária e nós temos os serviços de transportes de passageiros. Então, é em cima desses serviços que nós vamos falar alguma coisa.

Então, a ANTT, tanto ela regula, cadastra a questão de cargas rodoviárias, então, todos os caminhões que trafegam aí, que carregam cargas interestaduais são cadastrados na ANTT. Tem as concessões rodoviárias, o transporte ferroviário e o transporte de passageiros. A Superintendência de Serviço de Transporte de Passageiros atualmente está, tanto no que diz respeito ao transporte de passageiros, que é o transporte rodoviário de passageiros, quanto no transporte ferroviário, que é o que a gente vai ver aqui.

Então, a nossa superintendência, ela tem cinco gerências e cada uma das gerências cuida de um determinado aspecto dessa questão toda do transporte de passageiros. A gente vai vendo aqui alguma coisa em relação a cada uma delas.

No transporte rodoviário de passageiros, nós temos o transporte regular e nós temos o transporte fretado. No transporte regular, nós temos duas modalidades, que é o que a gente chama de rodoviário, que já foi chamado de longa distância, para que as pessoas possam entender melhor, que eu estive lá no Sul e eles chamam de percurso longo, alguma coisa assim, e o semiurbano, que é aquele transporte que tem características urbanas, mas por ele passar estados, ele é de competência da União e no caso da ANTT.

Esse transporte semiurbano de passageiros, ele é um transporte que tem características de transporte urbano. As pessoas utilizam esse transporte para ir trabalhar, para estudar. Ele é feito com ônibus, aquele ônibus de catraca normal. Não é como o transporte rodoviário, que é feito naquele ônibus que a gente chama de ônibus de viagem, né?

E no transporte fretado nós temos as características do transporte turístico, o eventual e o contínuo.

Com relação ao transporte rodoviário de passageiros, nós tivemos uma alteração muito grande na legislação, que alterou a outorga desse serviço. O transporte rodoviário de passageiros, ele era um transporte permissionado. Veio uma Lei, nº 12.996, e essa lei fez com que esse transporte rodoviário de passageiros, transporte regular rodoviário de passageiros, passasse a ser um transporte autorizado, ok? Então, em virtude dessa mudança, nós temos uma série de consequências, e a lei manteve todas as obrigatoriedades que existiam sob a égide da permissão. Então, todas as obrigatoriedades de regularidade, de pontualidade, do serviço adequado como um todo, as gratuidades, foram mantidas, mas foi mudado o regime de outorga.

E aí como a gente meio que já comentou alguma coisa, isso tem consequências. Porque num regime de permissão existe um contrato entre o poder público e a empresa para fazer aquele transporte. Quando você tem um regime de autorização, você não tem o contrato. Então, você tem um interesse particular de uma determinada empresa em fazer aquele determinado serviço. Então, um dos pontos que nós tivemos então com essas alterações. Nós temos um serviço que, hoje, ele pode ser feito pelo autoritário e que, cumpridas algumas exigências que foram colocadas na resolução para a proteção do serviço, tendo em vista que é um serviço público, o autoritário pode até desistir do serviço. Como, por exemplo, depois que ele fica um ano no sistema, ele avisando três meses antes, ele pode deixar de operar um determinado serviço.

Ocorre que a mesma lei que deu essa autorização para o sistema, ela não tirou da lei toda a questão colocada lá, como o serviço tem que ser feito de forma regular, com tarifas módicas e tudo mais que a lei diz, inclusive cumprir as gratuidades. E as gratuidades, elas são cumpridas pelo operador sem que haja uma compensação por ele fazer essa gratuidade. Não existe nenhum subsídio, não existe nada disso para o operador. Então, é claro que o operador, quando fizer as contas do valor que ele vai cobrar na tarifa a partir do ano 2019, quando as tarifas estarão liberadas, ele vai fazer a conta incluindo essas gratuidades. Então, quem paga vai pagar por si e por aqueles que estão no sistema, mas que não podem pagar.

A nossa preocupação é de que esse sistema, ele possa vir a sofrer alguma descontinuidade no serviço público, tendo em vista que o operador pode entregar o serviço a qualquer momento, desde que para ele não seja mais rentável. E na permissão nós tínhamos o que a gente chamava de subsídio cruzado. Então, quando você fazia uma ideia de permissão, você criava lá lotes ou grupos de mercados de forma que um mercado que não era rentável, ele teria que ser operado porque também tinha um mercado rentável que estava atrelado àquele mercado não rentável, ok? Então, só essa consideração inicial para a gente seguir aqui.

E nós temos também o transporte ferroviário de passageiros, que tem o transporte regular, que ele é operado sob o regime de concessão, e o transporte não regular, que ele é tanto o transporte denominado transporte turístico e o transporte comemorativo. Então, o não regular, existem essas duas modalidades que podem ser solicitadas à ANTT, as empresas chegam ali e solicitam, fazer um transporte ferroviário não regular turístico ou comemorativo, existem as resoluções que as empresas precisam

cumprir para que elas possam então, numa malha concedida, operarem esse tipo de transporte.

Então, hoje, tem alguns dados do setor aí, né? Nós temos no regular rodoviário, que é o de longa distância, atualmente, 253 empresas e 52,649 milhões passageiros transportados até setembro, ok? Muito bem. Nós temos também o transporte semiurbano de passageiros, que esse transporte semiurbano de passageiros, ele é mais forte no entorno do Distrito Federal. Então, nós temos ali no entorno do Distrito Federal municípios que fazem com que esse sistema semiurbano de todo o país, o mais forte fique ali no entorno do Distrito Federal, em torno de 80% do serviço, ele está no entorno do Distrito Federal. Que é aquele transporte com características urbanas.

Algumas das iniciativas estratégicas da Superintendência de Passageiros, né? A questão do marco regulatório dos serviços ferroviários de passageiros, que está sendo estudada. Essa questão da inviabilidade operacional, eu vou explicar. A lei que transformou o serviço em autorizatário, essa mesma lei disse que não haveria limitação no número de operadores que poderiam operar esse serviço, exceto quando houvesse inviabilidade operacional. Então, existe um projeto na nossa superintendência que está estudando essa inviabilidade operacional para que nós possamos saber a partir de quando que se torna inviável mais uma empresa operar um determinado serviço.

A nossa preocupação de definir bem isso é por quê? É porque se você tem uma quantidade de empresas operando um determinado serviço, que fazem com que aquele serviço se torne inviável para todas elas, então você pode ter um problema econômico grave ali, em que alguma empresa vai inviabilizar outras empresas. Então, essa questão da inviabilidade operacional é um projeto que está em execução ali.

Nós temos também o serviço ferroviário entre Brasília e Goiânia, que é um dos projetos. Nós temos o Monitriip, que atualmente eu considero o projeto mais importante que nós tocamos lá na agência, que é um sistema de monitoramento, aonde nós vamos saber, vamos ter toda a informação do sistema, de onde o ônibus saiu, o horário que ele saiu, o trajeto que ele tomou, o horário em que ele esteve em cada uma das seções, as pessoas que foram transportadas. Então, nós vamos ter tanto a informação embarcada quanto a informação não embarcada. Nós vamos ter nesse sistema de monitoramento.

Ele está bem encaminhado, nós já temos... era para nós termos mais informações, segundo a minha perspectiva, mas considerando a complexidade que é você ter essa informação a nível Brasil, um país com dimensões continentais como o nosso, e todo esse sistema de monitoramento, ele é informado por meio de celulares. Então, não é uma coisa trivial, mas nós estamos num bom caminho desse projeto.

Outorgas do serviço semiurbano entre estados brasileiros e outorga de serviços semiurbanos entre o Distrito Federal e o entorno também é outro dos projetos em execução. São outros dos projetos em execução.

E nós temos também a agenda regulatória, que ela está inclusive publicizada em nosso site, e ela é organizada em eixos temáticos. A Superintendência de Passageiros atua no eixo 3 e possui dez projetos em andamento, que são esses que eu vou apresentar para vocês. A transferência de mercado de controle societário, inspeção técnica veicular, perdimento de veículos, que é quando o veículo está fazendo um transporte irregular, então a lei já definiu que ele pode vir a perder o veículo, o transportador irregular. E nós estamos, então, com um dos eixos, um dos enfoques da agenda regulatória, nós vemos como que vai se dar esse perdimento de veículos.

Envio de certidões fiscais, modificação operacional do sistema semiurbano, requisitos mínimos dos terminais, penalidades e medidas administrativas, revisão do cadastro de motoristas, segurança no transporte ferroviário e acessibilidade. São esses os temas que estão sendo tratados na agenda regulatória, que é administrada, que é gerida pela Superintendência de Passageiros.

Então, cada uma daquelas gerências que eu apresentei a vocês, que são cinco, elas vão tocando alguns projetos, vários projetos, e dentre eles eu vou citar os principais. Então, essa gerência de outorgas e de regulação, ela cuida do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros operados por ônibus, tipo rodoviário, e serviços internacionais. E nessa atividade estão sendo feitos os estudos sobre inviabilidade operacional, avaliação da infraestrutura para a prestação dos serviços e avaliação de alternativas para o processo seletivo.

Então, porque quando nós temos, chegarmos nesse momento em que nós tivermos esse estudo sobre o que vem a ser a inviabilidade operacional, quando, então, nós tivermos empresas querendo entrar num mesmo mercado, várias empresas, e nós tivermos menos em virtude de haver uma possibilidade de uma inviabilidade operacional naquele mercado. Se porventura nós temos três empresas, por exemplo, querendo operar um mercado que nossos estudos de inviabilidade operacional foi definido que só cabem duas, então haverá de se fazer um processo seletivo para que, então, se escolha duas das três que estão querendo entrar num determinado mercado.

E é esse o assunto que está sendo estudado nesse tópico Avaliação de Alternativas Para o Processo Seletivo. Sempre que tivermos que fazer um processo seletivo, como que esse processo seletivo vai se dar para que em um mercado em que tem mais pretendentes do que vagas, como que vai se dar para que essas pretendentes possam entrar no número de vagas que existe naquele determinado mercado.

Serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros. Também está sendo concluída a Audiência Pública. O processo está sobrestado porque estamos reavaliando, porque nós temos muitos problemas no entorno do Distrito Federal com relação a esse transporte. É um transporte que os municípios em volta, eles não têm capacidade para administrar o transporte urbano local. Em função disso, o transporte interestadual assume muitas das coisas que não eram função do transporte interestadual como, por exemplo, buscar as pessoas nos bairros para trazer para Brasília, para levar essas pessoas para Brasília. Então, nós chegamos à conclusão que esse transporte, ele precisa ser integrado com o sistema do DF.

E aí nós, então, sobrestamos o processo para que esses estudos pudessem ser concluídos de forma a integrar com o sistema do DF. E nós também precisávamos combinar com os russos, né? Precisávamos combinar com o governo do Distrito Federal que iríamos integrar com o sistema deles, porque na nossa visão o transporte lá, ele é um transporte só. E acaba que a ANTT tem uma parte e o GDF tem outra, e aí o sistema do GDF fica ruim, o sistema do entorno também e o sistema do... tanto um sistema quanto o outro são piores porque não é um sistema só. A ideia é fazer com que esse sistema seja um sistema só.

Serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre estados brasileiros. Porque nós temos ainda outros estados, outros municípios que também passam estados e que, por conta disso, o transporte urbano das localidades é um transporte de competência da ANTT. Como é o caso de Timon/Teresina, Rio Negro/ Mafra, Petrolina/Juazeiro e mais outras localidades.

E o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, que

aí estão sendo feitos levantamentos para a classificação de mercados, estudos sobre seguros de responsabilidade civil. Nós temos um acordo de cooperação técnica com Foztrans, temos um trem que liga Curitiba a Morretes e levantamentos para a revisão da regulação existente.

Então assim, esses assuntos foram os assuntos que foram tratados por uma das gerências, né? Outra gerência, a gente trata essa gerência, Gehab é uma gerência mais de habilitação. Então, autorização para o serviço de fretamento são tratados lá, a habilitação dos serviços todos. Então, você cadastra motorista, cadastra frota, que é essa gestão cadastral. Você também tem para a empresa prestar um serviço de fretamento, ela precisa tirar um TAF. Para ela prestar um serviço regular, ela precisa ter um termo de autorização. E tudo isso são documentos que são tramitados nessa gerência. A questão cadastral de frota, de motoristas cadastrados também são tramitados na gerência de habilitação.

Nós temos essa gerência de transporte autorizado, que aí o transporte autorizado todo, ele está sendo está sendo gerido por essa gerência aí, que é o serviço rodoviário que foi comentado agora para vocês. Então, quando a empresa tem um termo de autorização, ela precisa, para operar um determinado mercado, de uma licença operacional. E essa licença operacional é tratada nessa gerência. Tramitado o processo de licença operacional nessa gerência de transporte autorizado.

Então, todas as modificações operacionais, quando a empresa quer alterar os horários de oferta dos serviços, ele quer acrescentar oferta, ele quer diminuir oferta, desde que ele não diminua abaixo da frequência mínima, ele pode fazê-lo; quando ele quer pedir uma alteração de itinerário, tudo isso é tratado nessa gerência de transporte autorizado. Os procedimentos internos de gestão, em virtude dos novos regramentos do Monitriip, também são verificados nessa gerência. O transporte internacional de passageiros também é de responsabilidade dessa gerência aí. E o transporte ferroviário de passageiros, a parte de operação do serviço também fica por conta da gerência de transportes autorizados.

Nós temos uma gerência de transporte permissionado, porque o sistema que passou a ser autorizado é o sistema rodoviário. O sistema semiurbano, ele se manteve em permissão. Então, todo esse sistema semiurbano, ele precisa ser licitado pela ANTT. O problema desse sistema ser licitado pela ANTT, o grande problema que a ANTT tem em licitar esse sistema é que quando você vai fazer uma licitação, você precisa ver a viabilidade econômica de um determinado serviço público que vai ser licitado. Ocorre que a ANTT não pode contemplar no sistema dela a demanda local. Então, a demanda que não diz respeito ao sistema interestadual de passageiros não pode ser computada para essa licitação.

E aí, o que acontece? Quando nós vamos licitar esse sistema, geralmente ele se torna um sistema deficitário. Por quê? Porque a demanda, na verdade, esse sistema, ele, na verdade, não é um sistema separado do sistema local que existe na localidade. Então, o que nós temos trabalhado nesse serviço semiurbano de passageiros, a ANTT tem trabalhado, é uma forma de delegar para os municípios envolvidos o serviço. Nós já fizemos a primeira delegação, que foi Timon/Teresina. E estamos trabalhando na segunda lá, com Rio Negro/Mafra, que está andando bem.

Qual é a vantagem da delegação? Para os municípios envolvidos, ela vai tratar especificamente sobre as questões que dizem respeito àquelas localidades. As especificidades que vivem as pessoas da localidade serão tratadas nessa licitação que poderá tanto contemplar o serviço municipal como o serviço semiurbano de passageiros. Enquanto que nós, a ANTT, quando licitamos a nível nacional um sistema desse, nós vamos deixar de contemplar coisas que dizem respeito somente àqueles



municípios.

Em virtude disso, temos trabalhado na delegação desses serviços por meio de... a ANTT delega, faz um convênio, há consórcios públicos que são formados pelos municípios envolvidos para que, então, a gente possa ter um êxito melhor na prestação do serviço para o usuário do que quando é a ANTT que licita, um sistema só de uma forma que você não está olhando a especificidade de cada lugar e é obrigado a olhar o todo e fazer uma licitação para esse todo. A gente sofre muito esses problemas.

Então, nós temos a questão que a Geper, a Gerência de Transporte Permissionado, ela também acompanha a prestação desses serviços, acompanha os convênios de delegação e faz visitas técnicas de orientação para cumprimento das obrigações econômicas e operacionais. E aí, nesse caso, como essa gerência trata de um serviço permissionado, há um acompanhamento econômico-financeiro dos contratos. Hoje nós estamos com uma delegação administrativa e um contrato. E nós temos um sistema que ainda está numa nomenclatura que a gente passou a chamar de autorização especial, que é uma previsão que existe na nossa lei, a Lei nº 10.233, a lei que criou a ANTT, da autorização especial.

E em virtude dessa autorização especial existir e porque nós ainda não conseguimos licitar o sistema, já tentamos licitar o sistema do DF e entorno, e dos quatro lotes, nós tivemos um que efetivou-se o contrato; dos três, nós tivemos licitação deserta, nós tivemos empresas que tentaram, mas não conseguiram. Nós tivemos de tudo, menos a efetivação dos contratos que foi em apenas um dos quatro lotes. Então, é um sistema que tem uma complexidade muito grande.

Nós temos uma outra gerência, que é uma gerência técnica de apoio e ela apura irregularidades graves. Ela também existe para harmonizar os atos criados e que tem que ser vistos em toda a superintendência. E ela atende muito a demanda do Ministério Público, da Justiça, de órgãos de controle de um modo geral. Ela atende muito as demandas. Então, sempre que a gente é demandado lá na Superintendência de Passageiros, com certeza, o processo vai passar por essa gerência.

Primeiro, vai ter das outras gerências o que está acontecendo, o que está sendo reclamado e que precisa ser respondido, como deve ser respondido, e essa gerência, então, que faz esse link entre Ministério Público, Justiça, órgãos de controle, da superintendência, que fala em nome da superintendência para essas entidades.

Muito bem. Agora nós vamos procurar falar alguns dos direitos dos passageiros. Foi aqui comentado alguma coisa, né? Então, vamos falar alguns dos direitos aí dos passageiros. Então, antes do início da viagem. O passageiro, ele tem direito, ele não precisa suportar mais do que uma hora de atraso. Então, ele tem o direito, a partir de uma hora de atraso, de buscar continuar a viagem em outra empresa às expensas da transportadora. É importante que se diga que isso é quando foi a empresa que deu causa, entendeu? Quando não é a empresa que dá causa, esse direito de uma hora não existe.

Então assim, a gente está pensando em um atraso a partir de uma hora que foi a empresa que deu causa. Não foi um acidente de trânsito, não foi o trânsito que está cada dia mais caótico em todas as capitais, que muitas vezes o veículo tem dificuldade de chegar na rodoviária, tem dificuldade de sair, né? Então assim, muitos dos atrasos, a empresa não deu causa a ele. Nós estamos falando de atrasos que a empresa deu causa.

Então, o passageiro tem o direito de continuar a viagem em outra empresa às expensas da transportadora ou de receber de imediato o valor do bilhete de passagem em caso

de desistência. Ou continuar a viagem pela mesma transportadora, que deverá dar continuidade à viagem num período máximo de três horas. Então, a empresa, ela tem esse período máximo para resolver o problema causado quando ela dá causa ao atraso.

Olha só. É assim, eu não sei se é porque as poucas aulas que eu dei eu sempre achei melhor, assim, as pessoas... como é um assunto assim que diz muito respeito... até então eu estava apresentando para vocês coisas que vocês não sabiam, em tese, que existiam, né? Essas daqui vocês se sintam à vontade para perguntarem, muito embora, eu possa não saber da resposta, né? Então assim, existe esse risco, de eu não saber da resposta, mas eu vou correr o risco. Eu acho melhor que vocês participem, assim, porque depois fica... né? Aí depois... tá.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Eu não falei no início, mas essa palestra, ela é degravada, quer dizer, depois nós vamos ter uma cópia fiel dela para encaminhar para o sistema e para vocês, para que todos tenham isso e para a ANTT ter também. Então, uma palestra dessa, ela pode servir, a ANTT pode também usar esse material para encaminhar também para os seus funcionários, etc. E aí eu ia pedir só isso, quando comessem as perguntas, só para a pessoa se identificar o nome e se identificar exatamente para constar na degravação o nome da pessoa direitinho.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Então, pelo que eu estou vendo, não tem nenhuma pergunta desse item, né? Eu posso passar para o próximo?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ah, eu tenho. Esses direitos com relação a atraso, ele está em que norma, Leize?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É melhor eu responder.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** A Leize, antes eu já tinha pedido a ela até para ela me passar algumas normas, não é, Leize?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Isso, é verdade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** A gente trocou alguns e-mails.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Primeiro, ela está na Lei nº 11.975 de 2009 e também está na resolução da ANTT, na Resolução nº 4.282 de 2014.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, a lei...

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Lei nº 11.975 de 2009 e na Resolução nº 4.282 da ANTT de 2014.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Essa resolução trata de...?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Trata da comercialização de venda de bilhete de passagem.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ah, de bilhete, tá ok.

**SRA. KÁTIA:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** No microfone.

**SRA. KÁTIA:** Kátia. Eu trabalho na Secretaria de Fiscalizações, com a Coordenação de Fiscalização. Essas informações, elas estão acessíveis para o consumidor onde? No guichê de vendas, na passagem?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Na verdade, tem vários lugares, tá? Você tem no site da ANTT, atrás do bilhete de passagem tem os principais direitos dos passageiros. Existe a resolução da ANTT que trata de todos os direitos e deveres dos passageiros, que é a Resolução nº 1.382 de 2006. E também tem que estar no guichê das empresas, tem que estar disponível nos guichês das empresas transportadoras que comercializam o bilhete de passagem. Então, e também tem que estar nos terminais rodoviários, tem que ter um banner falando dos direitos dos usuários. Então assim, existem vários lugares, várias formas do passageiro ter acesso aos seus direitos e também deveres.

**SRA. KÁTIA:** Eu estou dizendo em questão de pessoas simples, pessoas mais humildes que não têm--

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Sim, porque... pode perguntar, porque o preposto da empresa, ele é obrigado a passar as informações. As informações devem estar lá no guichê, todos os direitos. Então, e atrás do bilhete de passagem também existem os direitos, né?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** A gente tem essa percepção também que é muito pouco. A questão é que é muita informação, quando a gente pensa, assim, no nosso povo, nas dificuldades que a gente tem, de um modo geral, é muita informação. Por mais que você obrigue que tenha que ter no lugar onde vai ter venda de passagem, tem que ter nos terminais rodoviários, a gente sempre está fazendo campanhas na ANTT, está usando a nossa assessoria de comunicação baseado naquilo que a gente vê na Ouvidoria de maiores reclamações. A gente procura ver onde que estão as maiores dificuldades para que sejam feitas campanhas.

Nós já fizemos aquelas cartilhinhas, temos cartilhas que a gente já fez várias para o usuário ter conhecimento dos direitos dele. A gente tem a sensação, muito embora a gente tenha feito isso, que ainda está pouco. A gente precisa fazer mais. São muitos os direitos, mas que realmente a gente sabe que muitos dos nossos usuários têm dificuldade de captar isso, de no momento em que ele de fato precisa, ele possa ter acessibilidade, ele tem esse direito de forma que ele possa conhecê-lo. Isso é uma preocupação que a gente tem, mas que a gente tem procurado resolver, muito embora a gente saiba que ainda está muito pouco.

**SR. JERÔNIMO:** Eu sou Jerônimo, de Sete Lagoas, do Procon de Sete Lagoas. Qual a idade mínima do idoso para ter direito à passagem interestadual, 60 ou 65 anos? E se há necessidade de um cadastro prévio, carteira de credenciamento, ou o RG já assegura o direito à passagem gratuita? Se necessário o credenciamento, qual o órgão que deverá ser efetuado esse cadastro?

[falas sobrepostas]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Bacana. Deixa eu só fazer uma observação: vocês vão tratar desse tema? Pois é, eu achava que a gente podia fazer a seguinte dinâmica, né? Eles vão tratar desse tema. A gente perguntar à medida que for aparecendo os slides sobre o tema que está no slide, senão a gente acaba antecipando as questões e, de repente, fica difícil de... eu acho que a gente podia fazer as perguntas em relação aos temas que estão sendo passados, que são dúvidas,

e ao final, caso o tema que a gente queira perguntar não tenha sido abordado, aí a gente entraria. Só essa sugestão. Acho que...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Pode ser? Pode ser, Jerônimo? Então, tá bom. Vamos seguir, então.

Após o início da viagem, após três horas de atraso. Então, aí a viagem se iniciou e aconteceu alguma coisa, algum atraso que não foi ocasionado pela transportadora. Existem atrasos de três horas porque o trânsito está parado. Então, não se fala desse tipo de atraso. Então assim, em razão de defeito, falha, outro motivo de responsabilidade da transportadora, ok? Às expensas da transportadora, o usuário tem direito à alimentação e pousada nos casos de venda de mais de um bilhete de passagem para a mesma poltrona ou interrupção.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É o seguinte: os direitos do passageiro começam a partir de três horas de atraso da viagem. Isso nós estamos falando no meio... a viagem já se iniciou.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Já iniciada.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Então, você está no meio da rodovia, houve uma quebra do veículo, houve um acidente com o veículo, né? Então, houve a quebra do veículo. A partir de três horas, a empresa, ela é obrigada a fornecer alimentação e hospedagem ao passageiro se for o caso, né? Ela tem até três horas para conseguir fazer algum transbordo ou conseguir consertar o veículo dela.

Se for por algum motivo desse atraso, se for por algum motivo de acidente na estrada, congestionamentos e tudo, a empresa, ela não está obrigada a pagar a alimentação aos passageiros, tá? A gente faz essa diferenciação, porque normalmente isso aí fica um pouco confuso para o usuário, essa diferenciação, né? A partir de que horas que é devido o direito.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Alguma pergunta sobre esse ponto?

**SR. PEDRO:** Boa tarde. O meu nome é Pedro. Eu estou estagiário do Ministério Público. Dr. Amauri. Eu gostaria de saber, no slide anterior, o caso fortuito, que você falou em caso de trânsito. A empresa, de transporte no caso, ela não tinha que se antecipar e saber: ó, tem trânsito nesse horário? O consumidor não tem que pagar pelo trânsito, por exemplo. Concorde comigo?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Bem, Pedro, mais ou menos. Vamos lá. Vamos lá. Olha só, o que acontece é o seguinte: esses direitos do passageiro, eles estão muito atrelados à responsabilidade da empresa, né? Então assim, se você tem Belo Horizonte, onde nós estamos, algum lugar que todos os dias você saindo às 8 horas da manhã você leva uma hora para chegar num determinado lugar, esse período, ele já precisa ser computado pela empresa porque é uma coisa que acontece todos os dias, né? Então assim, você sabe que se você sair de casa 7 horas da manhã, você vai pegar um determinado tráfego. Se você sair às 8 horas, você vai pegar outro. As empresas também têm essa informação.

Então, é claro que ela vai fazer um cálculo da viagem dela em função desses horários que ela sai e que o trânsito que ela está pegando, mas, se você gasta mais tempo do que deveria por conta de um trânsito, em princípio, a gente vai culpar a empresa como isso, né? Porque assim, nós estamos... isso é a nossa realidade de todos os dias no país inteiro. Eu sou nascido em Brasília e tem estradas em Brasília que

você deixava antigamente. Agora, você tem um trânsito infernal, né? Então assim, a empresa não pode ser responsabilizada por aquilo... a ideia de você dar os direitos ao passageiro é em virtude de coisas que a empresa faça que vai afetar esse passageiro de coisas que estão na governabilidade dessa empresa.

**SR. PEDRO:** Não, sim, mas no caso que eu estava falando, no caso fortuito, é muito cômodo para a empresa falar, por exemplo, que está com trânsito naquele determinado horário, que foi um trânsito além, entendeu? Isso que eu estou falando, se tem alguma legislação que regula o tempo mínimo ou máximo de espera do passageiro, entendeu?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Não, em trânsito não tem.

**SR. PEDRO:** Entendi. Obrigado.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** De nada. Bagagens--

**SRA. ELAINE:** Posso falar?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ah, sim.

**SRA. ELAINE:** Boa tarde. O meu nome é Elaine, eu sou estudante de Direito da unidade(F) de Pitágoras.

[falas sobrepostas]

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Cadê a Elaine?

**SRA. ELAINE:** Aqui.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ah, sim.

**SRA. ELAINE:** Complementando ao que ele falou, aconteceu isso comigo uma vez, eu viajando para São Paulo, estava a greve, a empresa já sabia que tinha a greve de caminhoneiro, entendeu? Nós ficamos muito tempo parado. Então, quer dizer, a empresa deveria programar ou desviar a nossa viagem para um outro... para poder desviar daquela situação que estava lá. Então, quer dizer, a viagem estava programada a gente chegar em São Paulo, na verdade, acho que às 6 horas da manhã, nós chegamos foi meio-dia. E tinha muita criança. Então, o que vem o que ele falou, aonde entra o nosso direito, aonde entram os seus direitos?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Vamos seguir? Assim, eu...

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Só para levantar uma questão que é do transporte de passageiros, o rodoviário, que a questão é a seguinte. Num veículo, são 40, vamos colocar numa média de 40 passageiros. Aqueles bilhetes já foram vendidos, né? Então, fica muito difícil para a empresa, ela mesmo sabendo que existe uma greve no meio do caminho, ela não sair, não iniciar a viagem com aqueles passageiros. Até poderia, assim, num caso específico desse, mas nem sempre é tão tranquilo de alterar o itinerário da linha, né?

Então assim, para a empresa, ela tomar uma atitude de última hora vai criar um transtorno muito grande também, né? Que horas que vai poder colocar aqueles passageiros para iniciar a viagem, né? Então assim, acho que acaba sendo para a

empresa melhor sair, mesmo chegando atrasada a viagem, mas vamos seguir viagem. Porque, na verdade, é obrigação da empresa levar o passageiro até o destino.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Podia falar no microfone? Senão não consegue degravar. Aí não sai na degravação e aí fica um buraco. Eu queria só fazer uma observação. O caso fortuito ou de força maior é uma questão mais jurídica, né? O caso fortuito ou de força maior, ele é o evento imprevisível e irresistível.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Concordo.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, eu diria o seguinte: se você sabe de antemão que tem um problema, em tese, ele não seria imprevisível e aí já houve casos que a gente, por exemplo, faz-se um desvio, por exemplo. A empresa, ela pode fazer um desvio, né? Isso também não é raro de acontecer. Os casos que estão ali na tela, que são acidentes na rodovia, congestionamentos, desmoronamentos, que não seriam de responsabilidade da transportadora.

Eu estou querendo acreditar que sejam fatos em que haja uma imprevisibilidade, eles acontecem durante a viagem e que seja irresistível, quer dizer, que a empresa não possa de forma antecipada fazer um desvio. Agora, cada caso é um caso, né? Então, eu acho que pode ser uma forma de se interpretar e, evidentemente, cada caso é um caso. Acontecendo é que vai se buscar uma solução, né?

**SRA. ELAINE:** A solução tomada pelo próprio funcionário, o motorista, foi que ele falou: "Gente, ó, para a gente não demorar tanto", porque tinham várias crianças, entendeu? Ele pegou um caminho de terra mesmo. Foi bem... aí à noite ainda, foi pior ainda, porque a viagem foi durante a madrugada, entendeu? E ele pegou um caminho. Senão a gente ia chegar só à noite, né?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, houve, por parte dele, uma medida, assim, de urgência.

**SRA. ELAINE:** É, de urgência.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Para minimizar o problema.

**SRA. ELAINE:** É, deveria ter [ininteligível] da empresa, que a empresa sabia, era uma greve já estava programada, já estava sendo televisionada, entendeu? Então... avisando os passageiros: "Nós vamos vender, mas só que estão sabendo que a BR está parada", né? É o meu modo de ver, entendeu? Eu não sei se vocês são a favor [ininteligível]. Obrigada.

**SRA. ANA LÚCIA:** Ana Lúcia, agente fiscal do Procon. Em relação ao atraso por conta de problemas da empresa, né? Como que o consumidor pode fazer esse contato com a empresa para poder ser ressarcido nos direitos dele? E se existe na legislação um prazo para que o consumidor possa ter direito à alimentação em virtude de atraso da empresa. E também... ou então outro ônibus, alguma coisa que possa resolver o problema.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Com relação ao atraso, antes do início da viagem. Você está falando de antes do início? No percurso, de preferência, é sempre bom que o passageiro saiba dos direitos para ele poder cobrar o que ele tem direito, né? Então, a partir de três horas, ele vai ter direito à alimentação. Então, a

empresa, ela tem que providenciar de alguma forma essa alimentação. A gente está falando num lugar que tenha condições de oferecer essa alimentação, né?

O passageiro, ele pode entrar em contato com o SAC da transportadora. Ele pode entrar no momento em contato com a Ouvidoria da ANTT, porque ele vai registrar aquele evento, que ele está passando por aquilo. Não quer dizer que a ANTT vá resolver naquele momento, mas pelo menos ele vai registrar o evento e que vai dar condições da ANTT cobrar da empresa por aquilo, né? Cobrar aquele direito do passageiro.

Com o nosso sistema de monitoramento das empresas, que é o Monitriip, que ele não está ainda 100%, mas a gente já tem condições, a gente vai ter condições de verificar os atrasos das empresas e qual o motivo. Então, a gente vai detectar que aquele veículo parou no meio da viagem, que ficou mais de três horas. E aí essa informação que a ANTT vai ter no seu sistema vai bater com a informação do usuário, né? E aí as duas pontas, nós vamos ter condições de cobrar da empresa, porque se ela não deu o direito ao passageiro naquele momento, ela vai ser autuada por não ter dado assistência aos passageiros.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** A Ouvidoria da ANTT é 166 no país inteiro.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não, não existe esse prazo. Não existe isso, não, tá? O usuário, ele pode reclamar a qualquer momento disso. Se o usuário... a gente recebe muito pedido de informação com relação a indenizações, né? A empresa que atrasou muito, que o usuário perdeu a reunião dele no destino e tudo. A ANTT é uma entidade administrativa, né? Então, nós fazemos autuações administrativas.

As questões de indenizações não cabem à nossa entidade resolver, né? Danos morais, danos materiais, isso aí a gente não tem como, tá? O que a gente pode fazer é realmente constatar que a empresa não indenizou o passageiro, por exemplo, por bagagem, né? Não ofereceu alimentação quando devia ter dado. Essas questões, a gente tem como fazer uma autuação à empresa, mas não de indenizar, cobrar da empresa indenização ao passageiro.

**SRA. TEREZINHA:** O meu nome é Terezinha. Quase idosa, [ininteligível] idosa. Eu sou idosa. Eu sou vice-presidente da Associação dos Aposentados Funcionários Públicos de Minas Gerais. A minha pergunta é uma pergunta bem específica com relação até ao transporte urbano. Eu vou exemplificar, aqui em Belo Horizonte que ocorre. Eu moro num bairro que a ligação do ônibus lá do... tem pela Cristiano Machado, pega pela Amazonas, moro no bairro João Pinheiro.

Acontece uma coisa curiosa, porque todo dia tem congestionamento. Lógico, Amazonas é terrível. Acontece a seguinte coisa: quando os ônibus atrasam no meio do caminho, que eles deveriam sair de lá no horário, eles não fazem esse horário de volta; eles cortam a volta pela BR e não fazem o transporte de volta. Então, as pessoas ficam no ponto, esperando o ônibus, sendo que ele não faz o horário.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** D. Terezinha, eu não posso falar do transporte urbano daqui de Belo Horizonte.

**SRA. TEREZINHA:** Certo.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Assim, eu não sei como que é a legislação, eu não sei

dizer para a senhora nada a respeito disso. Se eu estivesse falando qualquer coisa, eu estaria sendo até irresponsável de falar de uma coisa que eu não tenho ingerência sobre ela.

**SRA. TEREZINHA:** Certo.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** D. Terezinha?

**SRA. TEREZINHA:** Pois não?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** As normas do transporte municipal urbano são leis municipais. É competência do município. O transporte intermunicipal, entre municípios, dentro do estado, aí as normas só da Setop, da Secretaria de Transportes. O que vai para a ANTT, como órgão federal, são as normas do transporte interestadual e intermunicipal. Cada um tem uma competência. É por isso que ele não tem como... tá joia? Só para esclarecer a senhora.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Interestadual e internacional, né? Aí as normas são da ANTT.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Bagagens. Então, a empresa, é direito do passageiro que as bagagens dele sejam transportadas gratuitamente. Até 30 quilos de bagagem no bagageiro e 5 quilos de volume no porta-embrulho. Até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional com sanitário de cada quilograma de excesso. Então, para cada quilo de excesso a esse peso, a empresa pode cobrar até meio por cento do preço da passagem, ok?

[falas sobrepostas]

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Oi? Meio por cento.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ok? Receber os comprovantes das bagagens transportadas no bagageiro e ser indenizado por extravio ou dano de bagagens transportadas no bagageiro é um direito do passageiro. Então, quando o passageiro coloca lá a bagagem dele no bagageiro, ele tem o direito de receber um comprovante dessa bagagem. E é importante que utilize esse direito. Até o valor de 3 mil vezes o coeficiente tarifário, se houver danos, a empresa vai ter que indenizá-lo. Hoje dá R\$ 505, não é isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** E 10 mil vezes o coeficiente tarifário nos casos de extravio. Se houver extravio, 10 mil vezes o coeficiente tarifário, que hoje dá R\$ 1.686.

**SRA. MÔNICA:** Boa tarde. O meu nome é Mônica. Eu sou fiscal do Procon de Contagem. Eu gostaria de saber como que faz a averiguação do peso dessa bagagem. Vocês têm um sistema na rodoviária? Porque, em princípio, eu acho que eu nunca vi



isso.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É, na verdade, a orientação que a gente passa às empresas e aos passageiros é o seguinte: a empresa, ela pode cobrar pelo excesso de bagagem, mas desde que tenha um instrumento de medição. Porque ela simplesmente cobrar por achar que tem 10 quilos a mais, ela não vai poder, tá? Então, ela cobra, mas se tiver a balança ali para comprovar o peso, tá?

Uma outra coisa também que a transportadora, ela pode identificar no momento é a questão do que é bagagem e do que é encomenda, né? Porque bagagem, ela se caracteriza pelo uso pessoal da pessoa. Então, se o passageiro quiser levar um armário, qualquer coisa, um som, uma televisão, isso aí não é considerado bagagem. E isso aí é considerado uma encomenda. Então, a encomenda fica a cargo da transportadora com o passageiro naquele momento. E a transportadora vai poder cobrar o que ela quiser, porque a gente, a ANTT, ela não quantifica a questão da encomenda, tá?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Sigamos. Reembolso. Quando é que o passageiro tem direito ao reembolso? Somente três horas antes do início da viagem. A empresa pode reter até 5% do valor da tarifa no caso de reembolso. E o reembolso vai ocorrer, a pessoa será reembolsada em até 30 dias da solicitação. Então, você solicitou o reembolso hoje, você tem até 30 dias para ser reembolsado daquele valor solicitado, sendo que a empresa pode reter até 5% do valor da passagem que você pagou, e você só tem direito a isso se você o fizer até três horas antes do início da viagem.

Remarcação. A partir de três horas do início da viagem é facultada a cobrança de 20% sobre o valor da tarifa. Então assim, se a pessoa quer fazer uma remarcação e ela o faz antes de três horas do início da viagem, a empresa precisa fazer a remarcação para ela e não pode cobrar nada dela. Chegou três horas antes do início da viagem por diante, a remarcação, ela vai ter que pagar até, a empresa pode cobrar dela até 20% do valor da tarifa. Ficou claro isso, né?

É importante deixar claro que a remarcação é somente para a mesma linha, seção e sentido. Isso em função das questões tributárias, tá? A outra coisa é que o bilhete de viagem, de passagem, ele é válido por um ano, a partir da primeira emissão. Ok? Então, se houve remarcação, o que vale é a primeira emissão. Aí ele é válido por um ano.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Podia tirar uma dúvida para mim, Ismael? A gente houve muito seção. O que é seção?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Seção é o seguinte: é o lugar onde a empresa pode cobrar a tarifa. Então, uma empresa que sai de Belo Horizonte para São Paulo, se ela tem a seção Belo Horizonte/São Paulo, ela vai poder cobrar a tarifa em São Paulo. Ela pode ter... ela pode passar, por exemplo, em--

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Um exemplo de seção. A linha Belo Horizonte/São Paulo. Mas essa linha, ela tem várias seções. Então, ela tem Barbacena/São Paulo, ela vai ter Juiz de Fora/São Paulo. Então, são as seções intermediárias da linha.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** O que caracteriza isso, seção?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** A seção é um fragmento, um segmento, uma parte de uma linha. Então, a linha, ela se caracteriza por ser uma ligação origem e destino; então, origem é Belo Horizonte, destino é São Paulo. Só que no meio do

caminho ela tem pontos de seção. Ela embarca passageiros ao longo da linha. E esses pontos de seção é o que a gente chama de seção. É aquela localidade no meio da linha.

[falas sobrepostas]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Seriam pontos de embarque onde podem entrar passageiros e sair?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Exatamente, que a gente chama de seção intermediária.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E ali ela tem que vender a passagem?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Ela tem que vender a passagem onde tem ponto de seção.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, ponto de seção seriam os pontos de embarque.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Os pontos de embarque de uma determinada linha.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Onde há embarque e saída de passageiros, seria isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Isso, isso.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Obrigado.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tecnicamente falando, isso a gente fala para facilitar o entendimento, mas pontos de seção é onde a empresa pode vender a passagem para aquele ponto. Porque num determinado local, numa determinada localidade, o passageiro, ele está dentro do ônibus, ele não está preso. Ele tem o direito de desistir da viagem. Então, se tem um ponto de parada, ele pode descer, mas aquele ponto ali é só de parada, não é uma seção. A empresa não pode vender a passagem até aquele ponto.

Ela só pode vender passagem até pontos de seção, que são definidos como pontos de seção, que pela nova resolução, a Resolução nº 4.770, a gente chama de mercados. Que são mercados que a empresa tem, ou seja, ali ela pode vender passagem. Daquele ponto inicial para um determinado mercado. E é o conjunto desses mercados que a gente denomina linha. Então, uma empresa tem uma linha maior, mas tem mercados ao longo dessa linha. São seções, que são pontos em que ela pode vender e que ela deve vender passagem.

Se você quiser comprar passagem de um ponto de seção para outro, você tem o direito de comprar passagem para aquele ponto de seção. E tem um valor definido para aquela seção.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Poderia dizer que são os pontos de parada obrigatória do ônibus?

[falas sobrepostas]

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Não?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Não seria a parada obrigatória?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Toda seção é uma parada, né? Tem que parar o ônibus.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É porque ponto de parada é caracterizado para descanso, alimentação dos passageiros. Isso é ponto de parada, tá? Agora ponto de seção é a localidade onde pode ser embarcado e desembarcado os passageiros.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Isso.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não necessariamente é um ponto de parada que se caracteriza para fazer a alimentação e o descanso do motorista.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Em toda seção o ônibus entra e para?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Sim, em tese, ele tem que parar em todo ponto de seção, desde que tenha venda de bilhete de passagem, né? Então, tem passageiro para abarcar naquele ponto de seção, obrigatoriamente a empresa deve parar naquele ponto de seção. Se não houve venda de passagem naquela localidade, o ônibus não precisa parar.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** A pergunta, essa pergunta parece ser meio abstrata, mas, na verdade, existem muitas reclamações de pessoas idosas que não conseguem comprar a passagem, por exemplo, com desconto. E as pessoas ficam na dúvida, porque as empresas não vendem e há sempre a dúvida de que se deveria vender ou não em determinados locais. Agora, de forma assim bem objetiva: como que o órgão de defesa do consumidor, ele tem a certeza de que existem as seções e que nelas a empresa tem que vender a passagem? Qual é o documento que o órgão de defesa do consumidor precisa para que ele possa orientar o consumidor nesse sentido. Aqui é um ponto de seção e, portanto, ela tem que vender a passagem?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Pois é, olha só o que é que ocorre nesses pontos de seções intermediárias onde que é mais difícil do idoso conseguir o seu direito. Por quê? Normalmente, aquelas poltronas já estão ocupadas na origem da linha. E a referência do horário, do limite, é três horas antes do início da viagem, que o idoso, ele pode adquirir a gratuidade dele. É antes de três horas do início da viagem. Só que a referência desse horário é do ponto de início da linha. Não é do ponto do horário de passagem do ônibus naquela localidade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Eu nem queria antecipar essa discussão, que eu sei que nós vamos discutir isso mais à frente. Eu queria apenas, como que nós descobrimos as seções das empresas?

[falas sobrepostas]

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Nós vamos mostrar aqui, nós vamos mostrar.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É só, a princípio, seria só isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Nós vamos mostrar aqui.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ah, bacana.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Nós vamos mostrar aqui.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Tranquilo, tranquilo.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Transferência... ah.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO [01:15:35]:** Boa tarde. Dr. Amauri, em nome do presidente da Fundação Procon, que eu represento hoje, venho cumprimentar a Mesa, ele me pediu para que fizesse em nome do senhor. Nós estamos com muitos casos--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Você, então, é da Fundação Procon?

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** Uberaba.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** De Uberaba?

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** Isso.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ok. Mande também lembranças para o nosso colega.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** Nós estamos vendo muitos casos em Uberaba do seguinte: os consumidores reclamam que de um ponto... eles contratam o ponto b/c, mas a empresa está cobrando o ponto a/c. Vamos dizer assim, ela saiu de Uberlândia, passou em Uberaba e veio para Belo Horizonte. A empresa não cobra de Uberaba a Belo Horizonte, ela cobra desde a origem, que seria Uberlândia. Isso pode, tem alguma norma que regula isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Você está falando a cobrança de 50% do idoso ou de passageiro normal?

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO [01:16:35]:** Não, de passageiro normal.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Bom, o que acontece? A ANTT, ela, antes desse novo marco regulatório da delegação que passou de permissão para autorização, antes a ANTT, ela... as linhas tinham seções intermunicipais, tá? E a partir desse novo marco regulatório, que passou uma cal de todo o passado, que agora são as novas autorizações, não é competência mais da ANTT fazer transporte intermunicipal em suas linhas interestaduais. O que costuma acontecer? Às vezes--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ô, Leize, desculpa te incomodar.

Explica para a gente isso aí, não fazer o intermunicipal na...

[falas sobrepostas]

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É porque--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Porque é difícil, a gente às vezes ouve assim rápido, né? Então--

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Porque as linhas que a ANTT recebeu...

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Como era antes e como é hoje, por favor?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Que a ANTT recebeu todo o legado das linhas, eram linhas muito antigas, que eram antes, que foram delegadas antes da Constituição de 88. Então, aquelas linhas antigas, era uma linha interestadual, mas que tinha seções intermunicipais, e, antes, isso era possível. Mas, após a Constituição de 88, as competências ficaram muito bem claras, principalmente na área de transporte. Então, o que ocorreu? Até pouco tempo atrás foi mantida a segurança jurídica dessas linhas e aí os passageiros, eles estavam acostumados a pagar por aquela linha intermunicipal.

E o que acontece hoje, que não existem mais a delegação dessas linhas antigas? As novas autorizações, elas foram delegadas, mas sem as seções intermunicipais. Por quê? Não é competência da União fazer, regular ou fiscalizar o transporte intermunicipal de passageiros. Isso é competência dos estados. O que ocorre, que você está falando que existe essa dúvida ou reclamação dos passageiros, que as empresas cobram a mais? A empresa, na verdade, ela deve estar... parece que é o caso, tá? Ela está cobrando por uma ligação interestadual para o passageiro fazer uma seção intermunicipal. Ou desce antes, alguma coisa neste sentido, tá? Por quê? A transportadora, ela não pode cobrar por... ela não pode emitir bilhete de seção intermunicipal, mas, às vezes, o passageiro tem interesse em descer numa seção intermunicipal, mas só que o bilhete dele obrigatoriamente tem que ser de bilhete interestadual, uma seção interestadual. Não pode ser intermunicipal. Eu não sei se é exatamente esse caso, mas pode ser, pode caracterizar esse tipo de situação.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Deixa eu tirar mais uma dúvida?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Claro, a gente está aqui é para isso mesmo.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Isso, Leize. Antigamente, vê se eu entendi, antes desse novo modelo que passou de permissionário para autorização, você podia ter uma passagem, um itinerário que começava no estado de Minas, entrava em duas cidades, por exemplo, no Rio de Janeiro, como seções, e terminava em outra cidade de Minas. Então, vê se eu entendi: hoje, antigamente podia ter essa hipótese, hoje, pelo que você está dizendo, não poderia mais. As duas cidades que estariam do Rio de Janeiro que estariam dentro do itinerário que começa em Minas e termina em Minas, elas não poderiam mais ser seção? Seria isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Se for intermunicipal, não.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Não, aí começa, aí começa em Minas e termina em Minas.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Uhum.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Mas só que no meio do itinerário você tem duas cidades em outro estado. Como que seria isso hoje pela nova...? Porque eu estou imaginando que a pessoa queira ficar numa cidade do Rio e pagaria, então, é o que você falou, estaria pagando de Minas...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Mas assim, doutor, a pergunta dele é diferente. Porque assim, o que você colocou aí não pode não. Porque tem que ter origem num estado e destino no outro. Você falou de origem e destino no mesmo estado.

[falas sobrepostas]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, pois é, eu falei errado então, né? Mas a gente tem que imaginar num outro estado.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Exatamente. Então assim, o que acontece? Para ficar bem claro é assim: o que causou esse problema não foi a mudança de permissão para autorização, não. O que causou isso foi a Constituição de 88.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** A questão da competência.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, por quê? A Constituição de 88, ela diz que o transporte municipal, o transporte urbano é de competência dos municípios.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** O transporte intermunicipal é de competência estadual e o transporte interestadual é de competência da União. Aí o que acontece? Quando nós estávamos ainda sob a égide de não ter resolvido a questão da licitação ainda, coisa e tal, e estávamos trabalhando numa licitação, nós já estávamos trabalhando de forma a tirar as seções intermunicipais. Por quê? Porque nós não poderíamos fazer uma licitação, com um regime de permissão, incluindo seções intermunicipais que nós não regulamos, que não dizem respeito a nós. A nossa... nós não temos atribuição nenhuma sobre ligações intermunicipais. Aí, o que acontece? Independente de ser permissão ou autorização, seria esse o encaminhamento em função da Constituição de 88.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Uhum.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tá? Agora, como ainda estava... nós herdamos, como foi colocado pela Leize, nós herdamos esse sistema de antes da Constituição, ele se manteve até que fosse feita a licitação. Como veio a mudança para a autorização, a licitação não ocorreria mais. Então, nós precisávamos resolver esse problema, que nós estávamos com empresas numa linha interestadual com seções intermunicipais. Então assim, dentro de... um ônibus--

[falas sobrepostas]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Dá um exemplo, Ismael, só para ficar bem prático.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Um ônibus sair de Brasília para Belo Horizonte, não é isso? Aí ele vai passar por Goiás. Fala aí, Leize.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Amauri? Leize, por favor.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Pois não.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Eu vou dar um exemplo aqui. O meu nome é Gustavo, eu sou coordenador do instituto de fiscalização da ANTT aqui em Minas Gerais.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Nós conversamos, né, Gustavo?

[falas sobrepostas]

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Nós conversamos, sim.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Aquele caso que nós conversamos.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Exatamente.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, ilustra ele aí, por favor.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Eu vou falar dos dois, a princípio, só para esclarecer a dúvida dele.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Você explicou sobre isso por telefone, não foi?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Exato.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Só que eu me enrolei todo aqui agora para tentar. Se você puder mostrar o caso concreto, eu acho que vai ilustrar.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Sim, eu vou ilustrar as duas situações. A do senhor e a do colega de Uberaba. Acho que o exemplo nada melhor para poder esclarecer. No caso de Uberaba, vamos citar um exemplo de uma linha Goiânia a Belo Horizonte, nós temos teríamos via Uberaba e poderia vender passagem Goiânia/Uberaba e Goiânia/Belo Horizonte. Se o passageiro está em Uberaba querendo vir para Belo Horizonte, ele comprou a passagem em Goiânia/Belo Horizonte, ele embarca em Uberaba. Ele teria que pagar o trecho inteiro desde Goiânia até Belo Horizonte. Porque Uberaba é um ponto de seção, onde ele obrigatoriamente tem que parar para desembarcar os passageiros. E vice-versa, eu estaria fazendo Belo Horizonte/Goiânia e Uberaba/Goiânia, sendo duas seções interestaduais autorizadas pela ANTT. Eu acho que assim esclareceu a dúvida do senhor.

Quanto à do Dr. Amauri, assim, é um caso que ocorreu que na permissão havia uma empresa que ela tinha autorização de sair de uma cidade em Minas Gerais, ela passava pelo estado do Rio de Janeiro por questões físicas, a única rodovia que ligava as duas cidades mineiras era uma rodovia que passava pelo estado do Rio de Janeiro. E nessa permissão havia, sim, seções entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, e no final tinha a seção Minas Gerais com Minas Gerais. Com a autorização, extinguiu-se as seções intermunicipais [ininteligível] interestadual.

Então, não tinha condições da autorização que existia ser repetida na autorização. Não tinha como você fazer a ligação de Minas para Minas, mesmo passando pelo Rio,

desde que ela não tenha a seção no Rio de Janeiro. Então hoje, aquela linha, que o senhor me perguntou à época, ela pode existir, mas ela tem que ser autorizada pelo estado do Minas Gerais para ligar um ponto A de Minas a um ponto B em Minas. Pode passar pelo estado do Rio de Janeiro por questões físicas, a rodovia exige que passe no Rio de Janeiro, mas ela não pode dar embarque e nem desembarque e nenhuma parada no Rio de Janeiro.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E qual seria a diferença desse caso que eu estou falando, que é esse que você explicou, para o caso de Uberaba?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** O caso de Uberaba, nós estamos falando de--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Por que Uberaba poderia parar?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** No caso de Uberaba, nós estamos falando de uma autorização que a empresa já possui de embarcar e desembarcar em Uberaba. A questão de Uberaba/Belo Horizonte é que nós não temos autorização, mas nós temos autorização de Goiânia a Belo Horizonte e que Uberaba é um ponto de seção, porque existe a linha Goiânia/Uberaba, Uberaba/Goiânia. Então, Uberaba, ele tem que parar. A partir do momento em que ele para em Goiânia, o passageiro tem direito de embarcar ou desembarcar naquele local, desde que obedeça às regras tarifárias da ANTT, que seria pagar a passagem de Goiânia até Belo Horizonte. Essa é a diferença entre uma situação e outra.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Tá. E aí o consumidor paga, é um prejuízo econômico para o consumidor, né? Bacana.

[falas sobrepostas]

**ORADORA NÃO IDENTIFICADA:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, tem a questão do preço aí, que ele está pagando por um trecho que ele não... é uma questão a ser examinada, a ser pensada.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É, mas isso aí, vamos deixar claro que isso é uma opção do passageiro de querer pagar mais para fazer um transporte de extensão menor. A empresa, ela não pode é fazer propaganda disso, mas é direito do passageiro, ele desembarcar em qualquer ponto de seção ou de parada da linha. Então, essa questão de Uberaba/Belo Horizonte é uma linha intermunicipal. Então, o passageiro, ele teria que buscar o transporte intermunicipal e não o interestadual. Porque no caso do interestadual, para ele fazer essa ligação intermunicipal, a empresa é obrigada a emitir um bilhete de passagem interestadual.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ou seja, o usuário só vai fazer esse transporte se ele não quiser fazer o intermunicipal que está disponível para ele lá no terminal rodoviário. Ele pode pegar de Uberaba para Uberlândia, de Uberaba para Belo Horizonte, que não tem nada a ver com as linhas, com os mercados da ANTT. Agora, se ele quer em Uberaba pegar um ônibus que vem de antes e subir no ônibus, aí a empresa não pode fazer propaganda disso, mas ela também não proíbe o usuário de fazê-lo, né? O usuário tem o direito de subir e descer do ônibus.

Então assim, mas ela pode, o usuário pode utilizar as linhas intermunicipais, não precisa utilizar as linhas interestaduais. O que não pode é uma empresa que faz a ligação interestadual fazer venda de seções intermunicipais que ela não possui, a



menos, a menos que essa empresa possua também linhas intermunicipais dadas pelo estado de Minas. Aí a gente permite que essa mesma empresa faça, porque ela tem outorga de Minas para fazer as linhas intermunicipais nas nossas linhas, nas linhas interestaduais.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO [01:29:09]:** Obrigado. Mas assim, a questão, ela vai além da liberdade do consumidor descer, subir na hora que ele bem entender, até mesmo porque isso é um direito constitucional dele. Se ele... eu já vi consumidor descer no meio da estrada. E a questão mesmo é tarifária, assim, é um preço alto a se pagar, que o consumidor paga. Isso chega até a ferir a dignidade humana, mas atendeu ao que eu perguntei. Obrigado.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Podemos continuar aqui? Transferência do bilhete. *"Transferir o bilhete adquirido, observado o prazo de um ano de validade do bilhete a contar da data da primeira emissão".* O passageiro tem o direito de transferir o bilhete adquirido. *"A transferência do bilhete a outro passageiro dar-se-á pela presença do passageiro cedente ou por meio da apresentação do seu documento de identidade original munido dos bilhetes de passagem e embarque no guichê da transportadora. Não é devida a cobrança de remarcação para transferência nominal, somente se houver alteração de data".* Ok?

Então, transferir o bilhete de um passageiro para o outro de uma passagem que foi adquirida, desde que seja para o mesmo dia, para o mesmo horário, é um direito do passageiro, não gera nenhum tipo de ônus ao passageiro. Ele pode fazer essa transferência.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Uma pergunta, Ismael. No transporte aéreo não é assim, né? O bilhete, ele é intransferível. Você teria, assim, uma justificativa que pudesse existir para essa diferenciação de regulação?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Bem, a diferença era que até pouco tempo atrás, antes de 2014, o bilhete, ele era ao portador, né? E aí, o que ocorria? O bilhete sendo ao portador não dava direito à segunda via ao passageiro, porque é ao portador, qualquer um que achasse poderia trocá-lo no guichê da empresa. Aquilo ali era um cheque em branco. Aí passou a ser nominal, foi até por uma recomendação do Ministério Público, porque antes os passageiros perdiam suas passagens e não dava direito a nada, né? Não tinha segunda via, não tinha nada.

Então, passou a ser nominal, mas dá direito à segunda via, correto? E por que ficou essa parte de se poder ser transferível? Para não ser um impacto tão grande no sistema, que estava acostumado, do bilhete ser ao portador e passa a ser nominal, sem direito à transferência, a gente quis flexibilizar isso, né? Foi mais por essa razão, de impacto mesmo no sistema.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Agora em relação ao transporte aéreo, você vê assim alguma diferenciação? Eu estou te perguntando numa área que não é a sua, transporte aéreo, mas é no sentido de talvez ter, assim, alguma reflexão. Porque no transporte aéreo não tem essa possibilidade, né?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não, não tem.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Podemos seguir? Segunda via do bilhete de passagem. *"Em caso de extravio, furto ou roubo dos bilhetes, o passageiro terá direito à emissão de segunda via, apresentando o seu CPF, se o possuir, e documento de identificação oficial no guichê da transportadora".*

Gratuidades. Então, vamos às gratuidades. Gratuidade de criança. Então, gratuidade de criança é aquela criança de até 5 anos, não é isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É, criança é até 6 anos incompletos, né? E dá direito a uma criança no colo do passageiro. E apenas uma criança. A gente recebe pedido de informação: ah, posso levar duas crianças no meu colo? Não, não pode. É só uma, tá? E é 6 anos incompletos.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Bilhete de passagem do idoso. Outra gratuidade, autorização de viagem Passe Livre. Passe Livre para auditores e agentes do trabalho, bilhete de viagem do jovem. E aí vamos falar de cada um deles, não é isso, Leize?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** [Volta lá só um... tá. Não, pode deixar então lá no outro].

Idoso, né? É Jerônimo que fez a pergunta, não é, Jerônimo, sobre a idade, né? No transporte interestadual de passageiros, a ideia mínima é de 60 anos, tá? E renda de até dois salários mínimos. Tem gente que pergunta: ah, mas eu recebo o valor de dois salários mínimos líquidos. Não é o valor líquido, é o valor bruto, tá? E no momento que o idoso vai solicitar a sua gratuidade, ele tem que levar a carteira de identidade dele para comprovar a idade e o comprovante de renda dele, que normalmente é o extrato do INSS, ou pode ser a carteira de trabalho, pode ser o contracheque dele, né? Ele pode apresentar esses documentos.

A carteira do idoso, ela só é emitida quando o idoso, ele é muito carente, ele não tem renda para comprovar. E essa carteira do idoso, ela é emitida pelas Secretarias Municipais ou Secretaria do Estado de Assistência Social. Então, nesse caso, quando o idoso, ele não tem como comprovar a renda dele, aí ele apresenta a carteira do idoso dele, tá?

O Passe Livre, né? É uma renda bruta mensal familiar igual ou inferior ao salário mínimo, mas o Passe Livre, ele, esse documento, esse Passe Livre, ele é emitido pelo Ministério dos Transportes, não é pela ANTT. A ANTT só faz a fiscalização dessa gratuidade. E a partir de março de 2016 é que começou a valer a gratuidade do jovem, que as pessoas confundem se é estudante. Não, não é estudante. Não existe gratuidade no transporte interestadual de passageiros para estudante. O que existe é para o jovem, que é de 15 a 29 anos de idade, que ele faça parte do CadÚnico e ele deve ter a Identidade Jovem dele.

Essa Identidade Jovem, ela é feita por meio do aplicativo que foi desenvolvido pela Caixa. Então, a Identidade Jovem é feita por esse aplicativo e o jovem vai até ao guichê da transportadora, apresenta, no próprio aplicativo, não precisa tirar cópia de documento. Se a empresa exigir alguma cópia, ela é que tira por ela. A transportadora não pode exigir nenhuma cópia de documento algum. Isso aí é para qualquer tipo de gratuidade. O jovem apresenta esse ID Jovem e a empresa é que tem que verificar a autenticidade no sistema, tá? Isso tem como verificar, a empresa é que tem que entrar lá no sistema e verificar essa ID Jovem. E são duas poltronas, tanto para o jovem, Passe Livre para o idoso, e 50% de desconto, que é o benefício que foi dado ao jovem, são duas poltronas, e do idoso.

Um ponto importante: a gratuidade, ela sempre é dada no transporte do veículo categoria convencional. E criança, como ela é uma gratuidade que vai no colo do responsável e tudo, então não precisa ser exatamente do convencional, não. Pode ser qualquer categoria de veículo, a criança pode ir no colo do responsável.

lendo o regulamento, nós temos, só para eu me organizar aqui, esse é um problema que tem acontecido. No art. 55 e 75 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. O art. 55, ele fala o seguinte: *"A autorizatária deverá oferecer na frequência mínima estabelecida pela ANTT",* que seriam aqueles horários mínimos que ela devesse cumprir, *"as gratuidades e os benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria do ônibus utilizado"*.

Aí a gente tem esse artigo, depois tem o artigo, que é o art. 2º da Resolução nº 4.308, de 10 de abril de 2014, também da ANTT. Aí fala o art. 2º: *"As empresas prestadoras de serviço deverão reservar aos idosos, com renda igual ou inferior a dois salários mínimos, duas vagas gratuitas em cada veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros"*.

O § 2º do art. 2º: *"Incluem-se na condição de serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros os prestados com veículos de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares"*. Aí vem o § 3º: *"O benefício deverá ser garantido em todos os horários dos serviços convencionais, ainda que operados com veículos de características diferentes"*. E aí que vem uma reclamação constante. A empresa, nos horários que ela tem que cumprir, ela não coloca o ônibus convencional, coloca o executivo e diz que o consumidor não tem direito à reserva, ao benefício para o idoso. Pelo § 3º: *"O benefício deverá ser garantido em todos os horários dos serviços convencionais, ainda que operados com veículos de características diferentes"*.

Então, a interpretação que eu faço, eu queria ouvir a opinião, naturalmente, de vocês, é a seguinte. O que é convencional, segundo eu entendi, são os horários mínimos que ela tem que cumprir. Se ela cumpre não com o ônibus convencional, que é outro termo também ligado a ônibus, e cumpre, por exemplo, com um veículo executivo, pelo que eu estou entendendo do § 3º desse art. 2º e do art. 55 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, art. 55: *"A autorizatária deverá oferecer, na frequência mínima estabelecida pela ANTT, as gratuidades e os benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria do ônibus utilizado"*.

Então, eu estou querendo entender que se a empresa coloca um ônibus leito naquele horário que ela tem que obrigatoriamente cumprir, que seria a frequência mínima exigida pela ANTT, eu estou querendo entender, com base no artigo... deixa eu pegar aqui para ficar bem clara essa questão. Porque eu acho que essa é uma questão, gente, ela é uma questão central. O problema é que é tanto papel que eu fui colocando aqui em cima da mesa que... então, veja bem, são dois artigos que são interpretados conjuntamente. É o art. 2º, § 3º, da Resolução nº 1.692/2006, da ANTT, com o art. 55 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015.

São dois artigos que falam dos horários que a empresa tem que cumprir e que, independentemente da categoria do ônibus, eles têm que ofertar os direitos, as gratuidades, inclusive incluindo-se a questão do idoso. Essa interpretação está certa? Só para a gente firmar isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Então, vamos lá, vamos separar os assuntos, que eu acho que fica mais fácil da gente entender. A primeira coisa é frequência mínima. O que é frequência mínima? A ANTT, quando houve essa mudança de permissão para autorização, que a gente já falou muito dela. Então existia, e como existe até hoje, muitas preocupações, que muitas delas, que algumas delas se confirmam, outras não e tal.

Então, a gente tinha uma preocupação com relação à frequência mínima. Qual era a nossa preocupação? A frequência mínima num determinado patamar pode fazer com

que a empresa não se interesse, já que é autorização, por fazer o serviço. Então, a gente fez um levantamento na ANTT e viu lá o que seria uma frequência mínima no mínimo, para que a gente pudesse ter essa frequência mínima sendo no mínimo aquela frequência a ser garantida.

Então, qual é a frequência mínima para a maior parte das linhas interestaduais? É uma viagem semanal por sentido. Então, frequência mínima é no mínimo... existem mercados, existem seções que é mais do que uma viagem semanal por sentido, mas na grande maioria, a frequência mínima do mercado, da seção, é uma viagem semanal por sentido. Até aí tudo bem? Então, essa é a primeira coisa.

Muito bem. Na frequência mínima, a empresa precisa oferecer as gratuidades. Então, nessa viagem semanal por sentido, a empresa tem que oferecer as gratuidades. Se a empresa não quiser colocar um ônibus convencional na frequência mínima, ela tem que oferecer a gratuidade no ônibus que ela colocar. Porque na frequência mínima ela precisa oferecer a gratuidade. Ok? Ocorre que, independente de ser frequência mínima, se a empresa coloca um ônibus convencional, ela precisa oferecer a gratuidade.

É isso que está dizendo todos esses artigos aí. Então, assim, primeiro ponto: na frequência mínima, independente de qual seja o ônibus, executivo, leito, e etc., na frequência mínima ela é obrigada a oferecer a gratuidade. Muito bem. E se ela coloca ônibus convencional, mesmo fora da frequência mínima, quantos ônibus convencionais ela colocar, nesses ela é obrigada a oferecer a gratuidade também. É isso.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Deixa eu só... é tanta lei, tantos regulamentos, mas só ponderar uma questão que eu acho que é muito importante: a lei não previu isso. A lei previu o direito ao desconto. E o regulamento previu a partir do momento que ele exigiu uma frequência mínima de uma linha por semana ou um horário por semana. Então, essa questão eu acho que ela precisa ser refletida porque uma interpretação que a gente possa dar a esse artigo é o seguinte: a empresa, ela não precisa para operar o mercado, que seria o itinerário de ida até o fim da viagem, o regulamento fala é um par, né? É um par, considerando o início e destino. Então, a gente pode ter uma outra interpretação para isso.

A empresa para ser autorizada a operar uma linha, ela não precisa colocar mais de um horário por semana. E aí a gente pode interpretar assim: se ela coloca, é porque está sendo viável economicamente para ela. Agora, se ela coloca e retira o direito do idoso, especialmente, é questão de se discutir. Agora, a interpretação da ANTT é que se ela coloca uma outra, desde que seja convencional, ela teria que dar o direito. Não se a categoria do ônibus fosse diferente, seria isso?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Na frequência mínima, independente da categoria do ônibus...

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ele precisa oferecer a gratuidade. E nos ônibus, nos veículos convencionais, ele é obrigado a oferecer a gratuidade.

**SR. AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Independentemente da frequência?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Independente da frequência.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ok. Aí vem essa sensação dos usuários de que ela coloca categorias, além da frequência mínima, distintas do ônibus convencional, e a partir disso a empresa entende que não precisaria dar o direito ou das duas poltronas ou do desconto de 50% para os idosos.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Assim, Dr. Amauri, a lei, ela não diz que seria no ônibus convencional a gratuidade. O que disse que seria no ônibus convencional a gratuidade foi o decreto que regulamentou a lei. E a agência reguladora, quando faz uma resolução, ela precisa atender à lei e ao decreto, porque o decreto vincula à administração pública.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sim.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Então, o decreto que regulamentou essa lei que o senhor se refere, ele é que disse que a gratuidade seria no serviço convencional. Quando a agência fez a resolução, a agência precisava ter--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, a agência seguiu o decreto, seguiu...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Exatamente.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Bom, é uma questão a se pensar. Eu, sinceramente, aqui e agora, eu acho que é uma questão de se refletir, né? É uma questão relevante para que nós possamos refletir e eventualmente até...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tem duas reflexões que precisam ser feitas aí.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Fazermos alguma solicitação ou alguma proposta, eventualmente mudança.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, tem duas reflexões muito importantes que precisam ser feitas aí. Com certeza, o operador, ele vai... que fique bem claro que as gratuidades do transporte interestadual de passageiros, elas são suportadas pelos passageiros pagantes.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Entra dentro do cálculo do equilíbrio econômico-financeiro, quer dizer, a empresa não está dando nada para ninguém aí.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Exatamente, exatamente.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Tem a massa aí de passageiros que estão pagando.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, é uma questão relevante porque, em tese, não haveria, em tese, pensando a favor do consumidor, não haveria um motivo que fosse justificável para que não fosse concedido. Porque, afinal de contas, o transporte é um serviço essencial.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É. Olha só, nós estamos aqui n uma reflexão, então vamos fazer a reflexão direito. Então assim, Passe Livre. Passe Livre, tinha uma

limitação na norma. Foi uma liminar que disse que não tem essa limitação.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Qual seria a limitação?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** O Passe Livre não tem limitação. Quantos deficientes chegarem lá, ele vai embarcar e vai ter direito à gratuidade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Teria uma limitação, tinha uma limitação, né?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tinha uma limitação, como tem no idoso que é dois, e a partir de dois a gratuidade é 50%, quando excede dois idosos. No jovem, a mesma coisa: são dois jovens de baixa renda e quando excede a empresa pode oferecer com 50% de desconto. No Passe Livre não existe a limitação. Então, existe uma questão aí que precisa ser refletida como um todo, né? Primeiro, saber, assim, essa gratuidade, porque a Lei de Responsabilidade Fiscal diz que quando é criada uma lei, quando você queria uma obrigatoriedade, você diz de onde que vem o recurso. Essas leis foram criadas sem que se dissesse isso, mas tudo bem, a gente sabe que o recurso vem dos pagantes.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, para aplicar a lei...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Hoje essa tarifa, ela está regulada pela ANTT.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, a lei não se aplica automaticamente. A ANTT tem que fazer o custo, tem que ver o impacto no equilíbrio econômico-financeiro das empresas.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Pois é, mas na autorização não existe equilíbrio econômico-financeiro. Isso é na permissão.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sim, mas quem fixa a tarifa?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Hoje é a ANTT. Em 2019 em diante não será mais.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sim, mas hoje quem fixa é a ANTT. Então, de alguma forma, o impacto foi considerado. Está até na norma da ANTT, a norma que trata, ela menciona o impacto.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, quando a ANTT, lá atrás, ela fixou essa tarifa, ela fixou uma tarifa no rodoviário estabelecendo que aquela tarifa estaria calculando um índice de aproveitamento do ônibus em 61%, tá? Tem outras resoluções que falam de tarifa, ela vai dizer que o índice de aproveitamento que está naquela planilha tarifária, ele está calculando um aproveitamento de 61%, 61% de média, de média de utilização do sistema.

Então, em tese, a ANTT, o que a ANTT fez quando vieram essas primeiras gratuidades? A ANTT falou assim: "Olha, a empresa que"... nós estávamos sob a égide da permissão. Então, nós dissemos para as empresas: "Olha, quem provar que desequilibrou, prova para a ANTT que a ANTT vai fazer, vai verificar o possível equilíbrio".

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É o que está no art. 8º da Resolução nº 1.692/06. É isso exatamente que você está falando, o art. 8º.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Isso, só que aí quando muda o instituto, todas essas questões que não se mudou, inclusive, é um dos motivos de estudo nosso, é os impactos que essa mudança trouxe para toda a normativa da ANTT, porque todas essas normas, todas essas resoluções, elas foram feitas vislumbrando a questão da permissão, né?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Então, nesse novo cenário o que se coloca seriam tarifas livres ou seriam tarifas ainda fixadas?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Ainda fixadas por cinco anos, que acaba em 2019.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Pois é, depois de 2019, então, o cenário que se descortina seriam tarifas livres?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tarifas livres.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ok. A gente tem regimes de autorização, como, por exemplo, da telefonia. Então, o entendimento da ANTT é que esses subsídios, na verdade, eu acho que falando de forma... economicamente falando, é a questão da meia-entrada. Só para a gente fazer uma... quando você pensa num serviço de concessão ou permissão, você está pensando num contrato que o poder público tem com o particular que presta um serviço público. Quando você fala em autorização, não necessariamente você trata de um serviço que não é público, que esse serviço é público. O regime de prestação dele, quando você fala que vai para a autorização, você está dizendo o seguinte: é um regime privado de tarifação ou de preço. Mas o serviço continua sendo público.

Então, fazendo uma comparação com o direito à meia-entrada nas atividades aí de cinema, shows, etc., na prática, esse subsídio que a lei deu para o jovem, eu acho que na prática nós vamos continuar pagando, porque são todos que vão aos shows que pagam por aqueles que têm o direito a uma redução do preço. Então, na prática, isso vai continuar acontecendo. A diferença é que se vier esse regime tarifário livre, o governo não vai mais entrar nisso, segundo... eu acho que deve acontecer dessa forma. Agora, é questão de ver as consequências, com relação aos aumentos. O impacto disso nos preços, mas aí é uma questão que só a prática...

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, a gente está muito preocupado com isso, Dr. Amauri. E, assim--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Pois é, eu acho que é motivo de preocupação, Ismael, uma coisa que eu até já antecipando, acho que eu vou falar rapidinho, mas eu acho que você já falou sobre isso. Quando eu li a Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, que se soma com essas outras, mas essa é a mais geral, o que me deixou preocupado é que nesse regime de autorização, não que o regime comportasse isso, mas o que me deixou preocupado quando eu li foi exatamente uma desregulamentação, né? O Estado, ele se afastou daquelas regras que ele tradicionalmente colocava.

Por exemplo, o Gustavo explicou a questão lá de... eu vou voltar naquele caso, que é uma questão que eu acho que é muito relevante, inclusive eu tenho uma reunião com a Secretaria de Transportes para tratar desse caso no início de novembro. E eu conheço aquela situação porque é da região da minha família. Então, você tem o município de Pedra Dourada passando por Tombos, entrando em Porciúncula, cidade do Rio de Janeiro, indo para Antônio Prado de Minas, que é Minas, passando por Eugenópolis, por Patrocínio do Muriaé e chegando em Muriaé. Esse é o itinerário dessa linha.

Salvo engano, desde dezembro... e aí tiveram lá os problemas de fiscalização, mas já tem um certo tempo que essa linha não existe mais. Eu acho que era permissão, a permissão que existia a ANTT revogou em razão dessa impossibilidade de você ter o interestadual misturando com o intermunicipal. Vamos colocar assim, de uma forma para não voltar a... e aí o que acontece? A população está sem ônibus. Não de Pedra Dourada até Muriaé, passando pelo estado do Rio de Janeiro, mas nas seções que existiam antigamente, ela não tem ônibus. E o preço de táxi, evidentemente, não é possível de ser praticado para as pessoas que moram no interior.

E aí o promotor de Tombos, o Dr. Cláudio, pediu que a gente pudesse cooperar no procedimento dele, no sentido de dar uma luz ou de alguma forma resolver esse impasse. Porque as prefeituras da região, a empresa que fazia o itinerário, todo mundo quer a linha de volta. Então, quer dizer, é preciso se verificar uma forma legal para que isso aconteça, porque a população está sem essa linha. E eu citei esse exemplo para ir em dois artigos dessa Resolução nº 4.770, que a gente está discutindo junto com as outras.

E aí vem essa sensação de que o estado, embora o serviço seja público, o Estado, nessa nova regulamentação, ele parece que está se afastando do dever do Estado de regulamentar. Por exemplo, a empresa tem um termo de autorização, que é por prazo indeterminado, e depois, que ela renovando de três em três anos, e aí depois ela tem uma licença para operar em determinada linha. Depois de um ano operando, ela simplesmente, ela comunica à ANTT, 15 dias de antecedência?

**ORADORA NÃO IDENTIFICADA:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Com três meses de antecedência que ela não tem mais interesse, que dali a três meses ela não vai mais operar aquela linha. E tem um outro artigo também, que é o artigo... deixa eu pegar aqui esse artigo. É um outro artigo que está na sequência. Eu acho que ele fala da seção da empresa também não, não... é o art. 50: "*É facultado à empresa de ônibus suprimir linha e seção, devendo comunicar a ANTT com 15 dias*". Esse daqui é que o 15 dias. Então, vejam vocês, o regulamento trouxe essas duas possibilidades sem que houvesse um plano B.

E, na verdade, o que vai decorrer disso é que a ANTT vai abrir essas duas possibilidades para outras empresas. Mas imaginando que haja uma inviabilidade econômica, e em razão dessa inviabilidade econômica a empresa está saindo da prestação de serviço, e não havendo outra que queira entrar, como que fica o usuário? E quando a gente fala em equilíbrio econômico-financeiro, no direito do consumidor tem uma regra que é a revisão contratual.

E essa revisão contratual que pudesse eventualmente aumentar o preço da passagem é um dever da ANTT. A ANTT não pode deixar de pensar na possibilidade de que haja um reajuste a maior, que possa eventualmente fazer com que a empresa não opere no vermelho, mas que de alguma forma não prejudique o consumidor que precisa do itinerário.

Então, esses dois artigos, eu acho que são artigos que não foram bem pensados. Porque se a empresa está tendo um resultado insatisfatório, há uma revisão contratual, que é prevista no próprio Código do Consumidor e no Código Civil, e aí é que entra o papel do regulador. É analisar a questão e fazer com que haja uma Audiência Pública, que haja um procedimento que possa, numa eventualidade, gerar até um aumento de passagem, mas que não deixe o consumidor sem a prestação do serviço por parte da empresa.



Então, é uma questão, são duas situações que a gente viu e que esse evento está sendo bom por isso, porque a gente está discutindo com calma, todos podendo se manifestar, mas é uma questão muito relevante. Então, o fato de você transformar um serviço concedido ou permitido num serviço autorizado, eu imagino que isso também já tenha sido objeto de muitas reflexões quando essa decisão foi tomada. Porque eu tenho consciência que há entendimentos jurídicos no sentido de que não poderia ser autorização, né? Eu sei dessa discussão, tem uma discussão aí que não é referente ao transporte em si, mas é uma discussão que vem desde a Constituição sobre essa questão.

Mas o que eu queria pontuar é que a agência reguladora, ela não pode dar uma carta branca para a empresa para ela falar: ó, eu estou saindo. E não ter um remédio para proteger o consumidor de não ficar sem a linha, sem o transporte, e ao mesmo tempo equilibrar essa questão contratual, que é o equilíbrio econômico do contrato, que não... ele existe nas duas situações, seja no serviço permitido como seja no serviço autorizado, entendeu? Então, é coisa para se refletir.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Então, Dr. Amauri, a primeira coisa que a gente, dentro dessa reflexão, a gente tem que pensar, é a seguinte: quem criou esse imbróglio aí não foi o regulador, foi o legislador, né? Então, que fique bem registrado, né? Não foi o regulador, foi o legislador. Foi uma lei que veio e que disse que a partir dali aquele serviço seria autorizado. Segundo, que quando você fala de equilíbrio econômico-financeiro, você não consegue falar até aí, você fala assim: equilíbrio econômico-financeiro do contrato. E quando você fala de autorização, você não tem contrato.

Mas se o problema se resolvesse no preço, esse também não seria problema de ter desatendimento. Por quê? Porque no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, para aumentar o preço o regulado precisa da autorização do regulador, mas na autorização, que não tem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato por não ter contrato, ele pode aumentar o preço do jeito que ele quiser. E se ele resolvesse o problema aumentando o preço, ele não iria entregar o serviço. Ele só entrega o serviço quando ele não resolve o problema dele aumentando o preço.

Porque o preço, a partir de 2019, ele vai poder aumentar para resolver o problema dele não entregar o serviço. Porque entregar o serviço ele não quer. Ele vai fazê-lo quando ele não tiver viabilidade para isso. E ele vai aumentar o preço para não ter inviabilidade. E quando que esse aumento de preço dele não vai fazer sentido? Quando não tiver o usuário pagante indo lá adquirir a passagem. Naquele preço, o usuário não quer pagar. E se naquele preço o usuário não quer pagar e ele não tem demanda, o que ele vai fazer? Ele vai devolver o serviço.

Então, não se resolve esse problema específico aí com o aumento do preço. Porque, se não, ele já teria resolvido, quando ele aumentou o preço, o cara foi lá, pagou mais caro, aí então ele continuou o serviço. Então, o aumento de preço não resolve esse problema. O que a agência vai fazer é disponibilizar esse mercado que foi entregue por um para o mercado, e a gente tem uma expectativa de que alguém que pode... uma coisa que não pode não ser interessante para uma determinada empresa, pode vir a ser interessante para uma outra, né? É uma questão...

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Eu vou fazer a última observação para a gente seguir com a palestra, porque acaba que a gente... mas eu acho que são questões que são importantes.

E outra questão relevante é que o art. 73 da Resolução nº 4.770, de junho de 2015, ele fala que a ANTT, ela tem quatro anos, 48 meses, quatro anos, né? Para fazer um estudo de avaliação do mercado, foi o que o Ismael falou no início, para criar ou para

elaborar critérios objetivos de quando possa existir a inviabilidade operacional, que é exatamente aquela situação de que se uma determinada linha, ela existe, e alguém saiu, aí a ANTT vai abrir a possibilidade de outras empresas poderem explorar. Só que se houver uma impossibilidade de competição, que seria a inviabilidade de você fazer uma seleção pública, por exemplo, e esse estudo está sendo feito, como que ficaria o caso da empresa que deixou e o trecho não é, eu diria, atrativo em função de uma seleção pública?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** O mercado vai ficar desatendido.

**SR. AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Entenderam? E onde entra o papel do regulador? O papel do regulador é para não deixar isso acontecer.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, aí...

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** O regulador, ele existe para isso.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, então, aí é o que eu... é onde... e aí é por isso que eu vim de Brasília para cá, que eu não poderia deixar a Leize nessa, né?

[risos]

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Tinha que ser eu que tinha que passar por isso e não ela, entendeu? Você viu que ela sabe mais do que eu, né? Mas quem tinha que passar por isso sou eu, não ela. Então, eu não podia deixá-la abandonada aqui diante dos senhores. Mas assim, eu sabia que um dia a gente teria esse questionamento, porque o questionamento é: por que não abre esse mercado aí e coloca tantas empresas quantas queiram, né? Por que gratuidade a gente não aumenta a quantidade de gratuidades? Ora, porque o regulador tem a obrigação de que o mercado seja viável. Nós, quando começamos... sob a égide anterior, nós estávamos com gratuidades no sistema que representavam 4 vírgula qualquer coisa. Hoje as gratuidades já representam 9 vírgula qualquer coisa, certo?

Então assim, é claro que se continuar essa proporção aí nós vamos chegar num... podemos chegar num momento em que não é viável a operação daquele serviço. Por quê? Porque o usuário que paga, ele está disposto a pagar até um determinado preço. A partir daquele preço, ele vai de avião, ele vai de carro, ele vai de ônibus, ele vai de metrô, ele vai de helicóptero, de... sei lá de quê. Porque ele tem outras opções de ir. Então, a questão toda é que a gente precisa fazer reflexão de todos os lados, né? A gente tem que fazer uma reflexão do que a gente vai imputar ainda para o sistema das gratuidades. Se a gratuidade teria que sair do OGU, o Orçamento Geral da União, né? Eu não sei. Mas assim, é uma reflexão que precisa ser feita.

[falas sobrepostas]

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Hã? Sem chance, né? Pois é, então. Mas assim, você concorda que é uma reflexão que precisa ser feita? Então assim, porque hoje nós estamos aqui falando assim: olha, temos que botar esse cara para dar a gratuidade também para o leito, para o executivo, não é isso que está sendo dito? E aí, dependendo do que aconteça no sistema, o operador vai fazer a conta dele. E como o regime é autorização e pelo que foi visto aí, e a ANTT ia fazer o que a partir da mudança do regime? Ia falar o quê?

Não, é autorização, mas nós já falamos que ele é obrigado a operar um ano, que ele para sair, ele tem que avisar três meses antes. Então assim, vai ver a autorização do avião. O cara faz hoje a viagem, amanhã ele não faz mais. Ele não quer fazer, ele não faz. É autorização. Vai ver se tem alguém falando em gratuidade lá no avião. Tem alguém falando? Não é melhor viajar de avião? E por que não está se falando de gratuidade lá? Então assim, eu não estou contra a gratuidade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Eu sei, eu estou entendendo, Ismael. Nós estamos fazendo uma discussão de alto nível aqui.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Exatamente. Então, a gente precisa fazer essa discussão. Por quê? Porque o idoso também tem direito de viajar de avião. Por que só tem direito de viajar de ônibus? Mas ninguém fala! Mas ninguém fala. Então assim, a gente precisa saber, porque, assim, depois a ANTT vai ser cobrada e falar assim: olha aí, você deixou aí o sistema ficar abandonado, agora ninguém quer. Mas ninguém quer por quê? Porque o sistema foi sendo pesado, pesado para aquele que paga, para aquele que paga e ele fala assim: eu vou fazer a minha conta, não vou pagar mais isso. Até aqui eu aceito pagar, daqui para frente eu não aceito pagar. Ou então, o Ministério Público entra contra a lei e aí volta a permissão.

Mas assim, se o regime é autorização, se está na lei que é autorização, para a ANTT não existe discussão, assim como quando existe uma definição de uma decisão judicial, não existe discussão. A gente cumpre a decisão judicial. A gente está cumprindo a decisão judicial do Passe Livre. Nossa fiscalização parou um ônibus que tinha 38 gratuidades dentro do ônibus. Trinta e oito. Então, a gente precisa fazer essa discussão, doutor. Porque a gente precisa saber onde a gente quer chegar. Mas assim, uma discussão de alto nível, olhando os vários lados da moeda, né?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ismael.

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Vamos lá? Então, o que nós fizemos? Na nossa página lá da internet, lá... como que chama?

**ORADORA NÃO IDENTIFICADA:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** No site da ANTT, a pessoa entra lá: gratuidades e tal. A gente está mostrando aí, né? Passageiros. Aí a pessoa pesquisa empresas, linhas, horários, como está na seta. Pesquisa linha entre duas localidades. Então, ela quer sair de um lugar para o outro. E aí então vai sair lá, antes só saía a descrição, o tipo de veículo, se era executivo, se era convencional. Agora, nós criamos um outro que é gratuidade. Se naquele serviço tem direito ou não à gratuidade. Então, aí o usuário, o passageiro tem mais essa oportunidade de ver.

Porque às vezes ele não consegue entender o que é convencional, com sanitário, sem sanitário, mas ele vai ver quais os serviços que oferecem gratuidades naquela ligação, naqueles horários que ela quer viajar. Isso foi uma forma que a gente encontrou de dar uma melhorada na comunicação para o usuário, de forma que ele pudesse ter mais essa oportunidade de entender. Porque às vezes é um trecho maior, e aí sai lá todas as seções naquele trecho e sai dizendo quais os que são gratuidades e quais que não são gratuidades, porque às vezes é difícil para ele entender se é convencional ou se não é. A gratuidade está definida ali. Isso a gente incluiu no site nosso.

E a gente colocou algumas possibilidades de pergunta, que talvez não tenham sido feitas. Qual o início da disponibilização de gratuidade? Então, na abertura da venda de bilhetes, ou seja, se o bilhete está disponível à venda, a gratuidade também tem que estar disponível, certo? Ah não, a gratuidade só vai ser... não, se está disponível

para vender, também está disponível para oferecer a gratuidade. Posso escolher a poltrona? Passe Livre e idoso. Preferencialmente nas poltronas da frente. No entanto, poderá escolher outras poltronas. Então assim, da mesma forma como uma pessoa pode escolher as poltronas, o Passe Livre e o idoso também podem escolher as poltronas.

Posso obter a gratuidade em localidade diversa da linha? Sim, desde que a transportadora comercialize o bilhete de passagem. Se a transportadora comercializa o bilhete de passagem, mesmo não estando naquele lugar ali, mas é comercializado ali o bilhete de passagem para outra localidade, a gratuidade também pode ser oferecida naquele outro trecho, naquele ponto de venda ali.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** É, se tiver a disponibilidade da gratuidade.

Posso obter o bilhete gratuito de retorno? Sim, desde que operacionalmente seja possível. Se a transportadora comercializar o bilhete de passagem, deverá disponibilizar a gratuidade. Então, se ela disponibiliza o bilhete de passagem de volta, ela também tem que disponibilizar a gratuidade de volta.

O que faço em caso de negativa da gratuidade? Você solicita um documento que indique a data, a hora, o local e o motivo da recusa. Ou procura um posto de fiscalização da ANTT no terminal rodoviário, que o Gustavo vai encaminhar a vocês.

Nós tivemos da Ouvidoria... em 2011, nós tínhamos essa quantidade de pedidos de informação aí de reclamações; 2012, 2013, 2014, 2016, a gente está vendo que a gente está tendo poucos elogios. Está tendo poucos elogios. Está tendo muita reclamação, algumas sugestões. E dentre as manifestações da Ouvidoria, os cinco motivos mais frequentes. O primeiro deles é sobre itinerário, sobre linha, frequência e horário; o segundo é benefício do idoso; o terceiro cadastramento e recadastramento de TAF, que é o Termo de Autorização de Fretamento; a respeito do fretado é o quarto; e o sistema de autorização de viagem é o quinto motivo mais frequente de relatórios da nossa Ouvidoria.

Eu agradeço aí a oportunidade, ok?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ismael, você viu que quando eu chamei a Leize para a Mesa, eu acho que eu acertei sem querer, né?

**SR. ISMAEL SOUZA SILVA:** Acertou em cheio, senão eu estava no sal.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ô, Leize, nós estamos praticamente no horário para o intervalo. Intervalo às 16h40min, é isso? Já está, vamos fazer um intervalo, depois na volta a gente abre para perguntas. A Leize fica à vontade também se quiser fazer alguma consideração. O meu colega, Nacor, também aqui, que veio do Maranhão, especialmente para assistir a palestra do Ismael. E aí ele também pode fazer algumas considerações. A gente volta daqui a quantos minutos? Quinze minutinhos? Aí a gente retorna.

[intervalo]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** ... ao nosso evento de consumo e regulação. Eu queria comunicar, o palestrante, o Ismael Souza Silva, ele precisou se ausentar porque o horário de voo dele era 18h30min. Então, ele precisou sair, sob

pena de perder o voo. E aí fica conosco aqui a Leize Athayde Braga Silveira, que é especialista em Regulação da ANTT.

A gente gostaria de convidar o Gustavo Vieira, que é coordenador de fiscalização substituto da ANTT, que atua aqui em Minas Gerais, assim como a Leize também aqui em Minas? Os dois aqui em Minas Gerais. E para essa parte já final do evento, permitimos também que eles possam fazer também algumas outras considerações. E eu queria assim só de público dizer que tão rico está sendo esse debate, porque são temas, assim, bem diretos, bem objetivos, mas que tem toda uma discussão em relação ao regime jurídico, são aquelas filigranas jurídicas.

Eu gostaria de, já que houve o encerramento, a gente possibilitar a outras perguntas, quem quiser fazer, e nesse sentido, depois, ouvir os representantes da ANTT e seguir com esse debate, que me parece está sendo muito proveitoso. Alguém mais gostaria de fazer alguma pergunta?

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO [02:25:12]:** Para quem puder me responder. Eu não sei quem teria competência para isso. Condiciona, ainda que as empresas venham a dizer que o serviço gratuito ao idoso seja condicionado a uma frequência mínima e à convencionalidade dos ônibus, eu tenho para mim o seguinte. Porque a gratuidade, ela advém da dignidade humana de direitos historicamente negligenciados, né? Então, se advém da dignidade humana, que é algo incalculável e não, vamos dizer assim, não se põe à mesa a discussão, condicionar ele à condicionalidade e à uma frequência mínima não seria inconstitucional?

Então, a norma da ANTT, eu poderia dizer até que o Estatuto do Idoso por deixar a que uma norma subsidiária venha dizer como será feita a gratuidade, então teria também uma inconstitucionalidade por omissão?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Assim, a nossa formação aqui não é na área de Direito, né? Mas assim, o que eu posso dizer a respeito disso, eu não vou chegar ao ponto da inconstitucionalidade, mas que o papel da ANTT nesse momento é de observar os decretos e leis. E no que diz a gratuidade do idoso, a ANTT está observando o decreto, que foi o decreto que regulamentou a lei, que colocou que a categoria do veículo seria convencional. Então, nós, o nosso papel é de fazer essa observância, né? A questão da inconstitucionalidade eu acho que foge do escopo aqui de agência reguladora, que nós não temos nem esse papel de suscitar qualquer inconstitucionalidade, né?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Poderia ser discutido aqui em relação à frequência mínima, como o Ismael falou, nós temos que levar em consideração que a parte econômica das empresas, se fosse viável ou inviável elas operarem toda a semana, por exemplo, com a linha convencional, para que tivéssemos essa disseminação maior da gratuidade. Porém, a gente vai levar para o outro lado, que é a questão econômica e financeira.

Então, talvez assim na parte técnica a gente falando, econômica também, seria... não caberia essa gratuidade em todos os dias, por exemplo, da semana. E que poderia partir para a questão da gratuidade em relação a outros serviços além do convencional, como ele citou aqui, por que não o executivo fornecer também a gratuidade? Mas são discussões que têm que ser levadas à frente e que não cabe à nós também aqui definirmos regras para esse tipo de atividade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Pois é, isso é uma questão realmente... eu estava lendo aqui o art. 40 do Estatuto do Idoso. Ele realmente prevê a reserva de duas vagas gratuitas, por veículo, para idosos com renda igual ou

inferior a dois salários mínimos, e excedendo a essas duas vagas, o desconto de 50% no mínimo no valor das passagens para o mesmo idoso com renda igual ou inferior a dois salários mínimos.

A questão do ônibus convencional ter sido um limitador no decreto é uma questão que demanda realmente reflexão. Só pensando, quando eu li aqui o decreto, a Resolução nº 1.692/2006, que dispõe... ela é específica para dispor sobre a gratuidade do idoso, que é da ANTT, né? O que confunde a gente, o que deixa a gente... que gera essa dúvida é o § 3º do art. 2º. O art. 2º fala: "*As empresas prestadoras de serviço deverão reservar aos idosos, com renda igual ou inferior a dois salários mínimos, duas vagas gratuitas em cada veículo de serviço convencional de transporte rodoviário interestadual e passageiros*".

Aí o § 2º: "*Incluem-se na condição de serviço convencional os prestados com veículos de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares*", né? Quer dizer, em momento algum a resolução fala o que seria veículo convencional, né?

[falas sobrepostas]

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Serviço convencional, na verdade--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Mas deixa eu ler o § 3º, Gustavo. Agora o § 3º que é o...

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Tá.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Isso aqui. Aí vem o § 3º e fala: "*O benefício deverá ser garantido em todos os horários dos serviços convencionais*", aí já fala em serviço convencional, "*ainda que operados com veículos de características diferentes*". Dando a entender que o tipo de veículo ou o tipo, se ele é básico ou se não é básico, não teria importância. E aí ele fala em cima: "*Serviço convencional, horários dos serviços convencionais*".

Ele já está colocando horários no plural, quer dizer, mais horários, mais vezes durante a semana, entendeu? O que de certa forma, eu não sei se eu estou, assim, porque a gente não tem muito trato com esses termos aqui da resolução, mas quando ele fala em todos os horários dos serviços convencionais dá a entender que é além da frequência mínima, né?

**ORADORA NÃO IDENTIFICADA [02:32:03]:** Dr. Amauri, o que acontece [ininteligível], o que eu entendo de convencional não seria o ônibus convencional, seria o serviço prestado. Não seria um leito, diferenciado. Porque se a gente for analisar, hoje em dia você não encontra mais aqueles ônibus [ininteligível] nas estradas, mas na rodoviária a maioria dos ônibus são aqueles confortáveis, [ininteligível] andares, eles são ônibus [ininteligível], vamos falar assim, então eu acho que nesse ponto o Amauri está correto, que a questão do convencional não é o ônibus em si, é o serviço, né?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Deixa eu esclarecer a dúvida aqui, o que leva à dúvida, né? A gente há de observar que essa resolução aqui, ela é de 2006, bem antes de ter esse novo marco regulatório das autorizações. E realmente naquela época havia vários horários de convencional, era obrigatório porque antes era um contrato. O que não mais existe mais. E assim, eu acho que para tirar a dúvida, essa questão aqui do horário convencional, no final da nossa apresentação, quando a gente... vocês entram no site que colocam informações aos passageiros, linhas que

você vai colocar a origem e o destino e que vão aparecer todas as linhas que fazem a ligação que vocês colocaram lá, lá vai ter o horário do convencional.

E ali, aquele horário do convencional, porque ali tem o quadro de horário e tem o quadro de tarifa, o quadro de tarifa que tem todas as seções, os pares de seções, estão nesse quadro de tarifa. Então, é possível pegar pela internet quais são as seções da linha. Então, com isso, aquele horário do convencional, vocês vão saber, porque o quadro de horário está lá disponível. Se naquele horário a empresa disponibilizar um executivo ou semileito, ela é obrigada a oferecer a gratuidade, porque o horário é do convencional.

E é isso que quer dizer esse parágrafo, é o horário do convencional mesmo que seja de categoria superior. Então, para tirar essa dúvida, vai no site da ANTT para saber se o horário é executivo, qual que é a categoria do veículo naquele determinado horário da viagem.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Nós conseguimos acessar o site aqui? Eu acho que sim, né? Podia, de repente, fazer um exercício aí.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Sim.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Para a gente, na verdade, porque a frequência mínima seria pelo menos... é um por semana, é um horário?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É no mínimo uma vez por semana.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Aí você--

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** A maioria das linhas. Só que existem linhas que a demanda é muito grande, então a frequência mínima daquela linha é muito maior que uma vez por semana. Caso, por exemplo, de BH/Rio, BH/São Paulo. Não é uma vez por semana. É mais.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E quem define?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Está no site da ANTT, em licenças operacionais, frequência mínima por mercado.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Quem define, então, é a ANTT?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** A ANTT é que definiu essa frequência mínima de acordo com a demanda das linhas.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ok. Então, quando fala serviços convencionais está se referindo a essas linhas, a esses itinerários, a esses horários ou não?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Está falando que--

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Está falando no plural, né?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Que a frequência mínima quer dizer que a empresa deve operar no mínimo uma vez por semana. Essa é a frequência mínima. E se ela operar uma vez por semana, ela vai ter que oferecer pelo menos o serviço

convencional, que dá direito à gratuidade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E se ela opera mais de uma vez?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Se ela operar mais de uma vez serviço convencional, todo e qualquer serviço convencional que estiver no site da ANTT, ela é obrigada a oferecer as gratuidades.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** O serviço convencional, então, você entende ele como sendo aquele prestado por um ônibus regular ou não?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** De característica convencional, no serviço regular.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sei.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Doutor, a gente não pode confundir o serviço com o veículo que vai ser prestado.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Ok.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** O serviço convencional, ele pode ser prestado no mínimo com um ônibus convencional, de caráter convencional. A partir daí ela pode operar até com semileitos se ela quiser, mas ela tem que respeitar aquele quadro de horário dela, onde tem uma viagem dela convencional por semana no mínimo. Se ela quiser operar duas, três vezes na semana com o convencional, com o serviço convencional, mesmo que o carro não seja convencional, ela pode, são carros extras e que ela vai conceder o benefício da mesma forma com a frequência mínima.

Eu não sei se assim ficou mais claro. Então, ela pode operar qualquer veículo, o mínimo é um convencional. Nós temos um serviço que é o convencional sem sanitário. Ela pode operar com o leito. O mínimo que ela tem que operar é um convencional sem sanitário.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** O serviço convencional, nós vamos ver no site.

[falas sobrepostas]

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Uhum.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** A gente consegue então identificar?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Consegue.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Porque o serviço convencional e o ônibus convencional se misturam toda hora no discurso, né?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Sim e não.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** O que é o serviço convencional



assim, que você poderia definir?

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** O serviço convencional é o serviço básico da empresa. Toda empresa tem que ter no mínimo um serviço convencional. Ela só pode ter um executivo, um semileito a partir desse convencional. Para a gente, internamente, até aparece quando você compra um bilhete de passagem, você tem um prefixo para essa linha. E nessas linhas, nesse prefixo, nós temos uma quantificação ao final dela, que são dois algarismos, que representam qual o tipo de serviço que é. Normalmente... normalmente, não. Os serviços convencionais, no final dele é 00.

Aí você vai ter o 60 e alguma coisa, que é o executivo. O 30 e alguma coisa é o semileito. Isso vai caracterizar no bilhete de passagem qual o serviço que você está comprando, além de que vem expresso no bilhete se é convencional, se é executivo, todos os serviços prestados estão explícitos no bilhete de passagem.

Então, quando eu digo sim e não é por isso, porque existe a nomenclatura para as duas coisas na verdade, né? Tem o serviço convencional, que vai ser esse básico, e toda vez que ele operar o serviço convencional, mesmo sendo um carro extra, mesmo sendo um horário que ele não era obrigado a praticar, ele vai fornecer todos os benefícios normalmente com a frequência mínima. E o carro convencional é o mínimo que ele pode operar aquele serviço. Aí fica a critério da empresa.

Hoje, as empresas pouco praticam o ônibus convencional por questão do mercado, principalmente as linhas que têm concorrência. Ele prefere colocar um ônibus executivo para poder chamar o usuário para a empresa dele, ao invés de deixar um convencional e o colega dele parar com um ônibus melhor do lado dele, ninguém quer embarcar na empresa dele para o destino.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Agora, quando é que seria aplicado o § 3º do art. 2º? Em que situação?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Vamos fazer um exemplo agora?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Vamos fazer no site, vamos?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** [Entra aí, Gustavo, por favor. Passageiros. Pesquisar empresas, linhas, horários. Linhas entre duas localidades. Põe BH. Qual o destino? Põe Rio de Janeiro. Consultar].

Olha lá o prefixo. Prefixo, descrição da linha, tipo de veículo. Convencional com sanitário. Gratuidade? Sim. Quem opera? Consórcio Guanabara. Aqui do ladinho, bem à esquerda, tem o quadro de tarifa. [Vamos abrir o quadro de tarifa para vocês verem o valor da tarifa e os pares de seções que existem nessa linha. Então, vamos abrir... ah tá, tem um *pop-up* aqui ali. Abriu].

Olha lá os pares de seções. A linha Belo Horizonte/Niterói. Tem Belo Horizonte/Petrópolis, Belo Horizonte/Rio de Janeiro e Santos Dumont/Niterói. Esse valor da tarifa ali, que está R\$ 74, esse valor é o valor da tarifa, não inclui ICMS, não inclui taxa de embarque e não inclui pedágio se houver, tá? Vamos voltar lá no quadro de horário.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Só uma dúvida, Leize. Então, você fala não inclui por quê? Porque essa tarifa pode ser aumentada?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Ela é aumentada. Porque aí não está incluído o ICMS, porque ICMS, a alíquota, ela pode ser alterada, né?

[falas sobrepostas]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Estou entendendo.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** E aí já não é competência da ANTT. Então, nós não temos como colocar o ICMS e nem a taxa de embarque, que não é competência da ANTT. O pedágio vai variar de qual rodovia que se passa a linha. Então, essas informações a gente não tem como colocar porque vai ficar, pode ficar desatualizado.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Estou entendendo, colocar. Os 50% do idoso--

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Os 50% do idoso é em cima da tarifa, sobre a tarifa.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Esses acréscimos ele tem que pagar?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Sim, porque os 50% é só sobre a tarifa.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E a gratuidade?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Não, a gratuidade é 100%, né?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É geral, tá, tá bom.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Para idoso não tem, porque por decisão judicial idoso não paga a taxa de embarque e nem pedágio, né?

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É porque eu vi essa diferenciação com relação aos 50%, mas não vi com relação à gratuidade.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Agora vamos voltar ali no quadro de horários. Essa linha então é convencional com sanitário. Então, olha lá, vocês podem ver que lá para baixo tem semileito, executivo, convencional com sanitário. Tem gratuidade? Sim.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sim.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Tá? Então, esse a gente vai abrir o quadro de horário para vocês saberem qual que é o horário da gratuidade, que a empresa oferece gratuidade. Domingo, todos os meses do ano, às 23h45min. A volta, 17h15min às sextas-feiras. Esse horário é de convencional, mas se a empresa disponibilizar um veículo de categoria executiva, o que vale é que esse horário é de convencional. Então, ela deve oferecer gratuidade mesmo que o veículo seja de categoria superior.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** É, se ela não tem o convencional e coloca um executivo, vale o que está no site.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Vale esse horário aí, nesse horário ela tem que disponibilizar a gratuidade.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Vamos seguir então, minha gente? Quem tem mais alguma pergunta? Fala só o nome para constar na gravação.

**SR. CLAUDIR:** Claudir, do Procon Uberaba. Eu estou com esse quadro também de Uberaba a São Paulo. Aí está: gratuidade, sim. E observação: tem autorização judicial. O que quer dizer isso?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Tá, provavelmente essa linha foi autorizada por decisão judicial.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Qual empresa que é, por favor?

**SR. CLAUDIR:** Norte Sul Administração em Transporte Rodoviário.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** E o tipo de veículo é qual?

**SR. CLAUDIR:** Olha, tem várias empresas e vários tipos de veículos.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Sim, mas onde tem essa observação?

**SR. CLAUDIR:** Essa é convencional com sanitário. Mas tem vários com autorização judicial de empresas diferentes e serviços diferentes.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Serviços, por exemplo, que não seja convencional?

**SR. CLAUDIR:** Não, eu tenho leito e executivo com autorização judicial.

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Mas isso gera uma confusão, isso...

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** É, isso aí foi autorização por decisão judicial.

**SR. CLAUDIR:** O gratuito?

[falas sobrepostas]

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Não...

**SR. CLAUDIR:** A linha?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** A linha.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** A linha que é decisão judicial. Algumas empresas não apresentam as características e documentação necessárias para poder conseguir o termo de autorização da ANTT. E ela se sente no direito de ter essa autorização, elas entram com mandado de segurança, com liminar e o juiz concede decisão judicial para que ela opere até que haja o julgamento dessa decisão para saber se essa linha

continua com ela ou não.

Então, nós temos várias linhas na ANTT hoje que são autorizadas por decisão judicial, mas elas têm que cumprir todo o regramento da ANTT. Não isenta elas de deixar de cumprir. Então, mesmo tendo uma decisão judicial, ela tem que respeitar as gratuidades, ela tem que respeitar o quadro de horários, os quadros de tarifas, da mesma forma como as outras que não têm decisão judicial.

**SR. CLAUDIR:** Obrigado.

[troca de presidência]

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Boa tarde. O Dr. Amauri precisou se retirar, me incumbiu essa responsabilidade de dar continuidade aqui coordenando os trabalhos. Eu pediria que alguém mais que tiver algum questionamento para se apresentar e contribuir aqui com a discussão.

Bom, pelo jeito, todos já estão satisfeitos com essa rica explanação aqui da equipe da Agência Nacional de Transporte Terrestre, em que são questionamentos que... apareceu alguém ali atrás que... pois não? Diga o nome, por gentileza.

**SR. FRANCISCO:** Boa tarde. O meu nome é Francisco. Eu sou estudante de Direito. Nesse semestre está licenciado, está em fase de transição de uma universidade para a outra, a gente deu uma paralisada para dedicar aos cursos técnicos e outras atividades aí do dia a dia. Mas a gente sempre está aqui na caminhada com o MPMG, de 13 anos de estrada juntos aí, pelo interior e aqui na capital.

Doutor, como o senhor disse, já está bem explanado o trabalho do pessoal da ANTT. Então, eu gostaria de fazer uma pergunta de um assunto relacionado à ANTT, que esteja próximo aos objetos daqui então tratados ou, quem sabe, em parte esteja dentro do assunto. Posso fazer a pergunta?

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Pois não.

**SR. FRANCISCO:** Ao que indica, a maior parte daqui dos presentes e a maior parte da população mineira e a maior parte da população brasileira, o maior de transporte público ainda é o transporte de ônibus. E, melhor do que isso, a ANTT diante do assunto, da pergunta que eu vou fazer. Em caso de quando acontece uma tragédia, não só de um ônibus que colide com os passageiros sob sua responsabilidade, mas como o caso dos caminhões, das carretas, que os motoristas têm o curso Mopp, na ANTT.

E eles são os, neste caso, são eles os causadores da tragédia, muitas vezes em cima dos ônibus, a quem vamos apontar então, os caminhões e as carretas, para cima dos ônibus ou de veículos maiores. Neste caso, os motoristas são os que são habilitados com a habilitação do curso Mopp e tudo que precisa ter para dirigir. Constatado o erro desses motoristas, quais são as medidas que a ANTT toma ou pode tomar ou quais as informações que os senhores, em princípio, possam me informar?

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Os senhores estão com a palavra para dar os esclarecimentos ao colega.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Essa questão que você está falando é de carga e a nossa área é de passageiros. Se isso acontecer no transporte de passageiros, que eu vou falar da nossa área.

**SR. FRANCISCO:** Correto.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Se ocorrer algum acidente com alguma empresa, o que acontece? Primeiro que essa empresa, ela é obrigada a dar assistência a todos os passageiros, todas as viagens, elas são cobertas pelo seguro de responsabilidade civil, né? E administrativamente a ANTT, ela abre uma comissão de processo administrativo que vai apurar as causas desse acidente, né? Então assim, se for por alguma culpa da empresa, por problema de manutenção, alguma coisa assim, essa empresa, ela vai ser punida, é uma infração grave, né? Ela pode ser punida até mesmo com uma declaração de inidoneidade da empresa, né?

Agora, se a culpa não for dela, ficar constatado que não houve culpa da empresa, nesse caso, a empresa, ela não é punida. Eu acredito que no caso de acidente com caminhoneiro e tudo, eu acredito que a superintendência de carga faça a mesma coisa, né? Ela vai apurar as causas do acidente e se aquele caminhoneiro, ele... se o processo for concluído como culpa do caminhoneiro, provavelmente esse caminhoneiro, ele vai ser excluído do registro da ANTT.

**SR. FRANCISCO:** Desculpa, como que é o nome da senhora?

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Leize.

**SR. FRANCISCO:** Tá, então eu dirijo a palavra ao Dr. Promotor. Posso dirigir, doutor?

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Pois não.

**SR. FRANCISCO:** Então, neste caso um dos tipos de tragédias que mais causa óbito e de crimes que mais ficam impunes no Brasil é o crime de trânsito. Haja vista que dirigindo no caso, fugindo um pouco do objeto da reunião, mas eu acredito que seja de grande utilidade pública, quando um caminhoneiro, o carreteiro bate, seja então num veículo particular, Dr. Promotor, ou num ônibus, esse caminhoneiro então muitas vezes está ficando impune.

Então, cabe-se então a nós, os estudantes de Direito, os cidadãos bem informados, juntamente aí, juntar com os delegados, com os promotores de Justiça que fazem os inquéritos, nas delegacias, os órgãos competentes, e ao longo da produção desse inquérito, de todas as medidas punitivas a um carreteiro ou a uma empresa que causou uma tragédia contra um cidadão que estava do outro lado lá e tudo.

Cabe-se, então, como uma das medidas de dizer se esse crime, pelo menos foi punido, não foi punido como a gente gostaria porque tirou uma vida ou várias vidas de entes queridos que a gente gostava, mas pelo menos esse motorista, requerendo aos decretos e as leis que a ANTT é amparada, foi requerido a exclusão desse motorista.

Que teve a culpa devidamente culpado, não deu socorro, não fez nada, mas foi devidamente identificado. Eu acho que nesse sentido a ANTT passa a ter também uma grande utilidade de colaboração para o combate às impunidades do crime de trânsito causado por veículos que os motoristas tenham os credenciamentos e as empresas os credenciamentos para operar junto à ANTT para operarem no dia a dia.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Bem, repita o seu nome, por favor.

**SR. FRANCISCO:** Francisco.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Francisco, querido, eu me identifico também, eu sou promotor de Justiça no estado do Maranhão, estou aqui, Nacor Paulo Pereira dos Santos é o meu nome.

**SR. FRANCISCO:** Desculpa, eu não entendi o nome.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Nacor Paulo Pereira dos Santos, eu sou promotor de Justiça da entrância final. Obviamente que já atuei em todas as entrâncias, passei pela inicial, intermediária, atuei durante muito tempo na área criminal e já estou há quase 20 anos na área da Fazenda Pública, improbidade administrativa, e atualmente coordeno um Centro de Apoio Operacional do Consumidor e estou tendo a honra de conhecer a estrutura do Ministério Público do Consumidor de Minas Gerais, com esse órgão de execução que é o Procon-MG, que pertence à estrutura do Ministério Público como órgão de execução.

Francisco, querido, eu lhe diria que não se trata simplesmente de estar ou não estar numa esfera de impunidade. No Maranhão, inclusive por iniciativa da promotoria de que eu sou titular, que cuida da judicialização dos direitos fundamentais, eu me refiro à Promotoria da Fazenda Pública com atuação na esfera da improbidade administrativa, nós vislumbramos a oportunidade de criar um projeto denominado Testemunhar é um Ato de Cidadania.

E nós trabalhamos com toda essa questão que você acabou de nos apresentar, que envolve a participação da sociedade, principalmente levando as pessoas que são chamadas a testemunhar a se apresentarem, e se apresentando, a se envolverem com os objetivos da persecução criminal, pois a testemunha é uma instituição do processo penal. Nós estamos tratando aí, pela sua pergunta, pelo seu questionamento, de algo bem maior, porque, na verdade, não é punir por punir. Na verdade, o processo penal, ele traz uma série de garantias, inclusive eu estou me antecipando para depois voltar na questão do trânsito.

**SR. FRANCISCO:** Correto, correto.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** É muito importante que o processo penal, que o processo seja justo. E, inclusive, isso alcança também o próprio Código de Processo Civil, que é recente, de 2015, e que hoje nós temos um Código de Processo Civil que é, logo nos seus primeiros artigos, preenchido pelos valores, princípios e normas da Constituição republicana, ou seja, há um esforço hoje de termos o ordenamento jurídico justo. Veja de onde que nós estamos partindo.

Então, na esfera criminal, o juiz, os operadores em geral, inclusive a testemunha, tem que fazer algo realmente com um critério para que não haja a injustiça, nem pela falta de punição - aí seria penalizada a sociedade - e nem por uma condenação injusta, que seria muito grave um inocente ser penalizado. Pois bem, nessa zona de aferição da culpa há um espaço para os operadores trabalharem exatamente para verificar o nível de responsabilidade do agente criminoso. E na esfera de trânsito, nós temos aí a identificação da conduta do agente que vai desde uma culpa ao dolo. Eu me refiro ao dolo eventual ou até mesmo o dolo direto. E obviamente que no trânsito, muitos dos eventos surgem a partir de situações que envolvem negligência, falta de manutenção do veículo, cuidados com relação a critérios que são estabelecidos pelo próprio Código Brasileiro de Trânsito e hoje o farol alto ajuda muito a evitar as colisões frontais.

Na esfera dos transportes dos caminhões, os motoristas são muito vulneráveis ao uso de drogas, inclusive drogas, algumas lícitas e outras ilícitas. Nós temos uma situação muito complexa. E que talvez o assunto não deva se encerrar aqui, certamente

você, como um estudante de Direito, alguém que tem um potencial de curiosidade necessária para fazer um aprofundamento e contribuir aí com a sua produção científica, mas eu lhe diria que o sistema penal brasileiro passa por uma necessidade de uma reflexão inclusive em seus diversos aspectos.

Não simplesmente para que a gente possa chegar, vindo pelo aspecto da nossa experiência no Maranhão, para que possamos chegar a uma conclusão, que é muito complexo o sistema. Eu acredito que não há uma impunidade ou não há uma zona de exclusão de responsabilidade nessa esfera. A questão passa por outros critérios, talvez pelo excesso de demanda no Poder Judiciário, que faz com que a prestação jurisdicional seja um pouco tardia e dá uma sensação de impunidade, porque as pessoas ficam olhando: mas ainda não foi condenado? Ainda não foi absolvido de uma responsabilidade, de um fato que está sendo acusado?

E aí você vê anos, três, quatro, cinco, dez anos, e às vezes vai para a prescrição. E dá aquela sensação meio estranha. Mas aqui entra o novo formato de atuação do Ministério Público, e na área do consumidor nós temos uma oportunidade imensa de fazer algo inovador, que é, através de outros órgãos parceiros, eu menciono aqui as agências reguladoras. No Maranhão, nós temos atuado muito forte nessa esfera, identificando condutas que possam ser resolvidas com uma atuação, digamos, compartilhada do Ministério Público com as agências reguladoras, buscando obter resultados efetivos com a prevenção e também com a reparação dos danos coletivos que possam surgir.

Eu quero dizer então que é uma questão interessante, foge um pouco ao tema da nossa palestra que foi proferida hoje pelos representantes da Agência Nacional de Transporte Terrestre. Mas fica aí a sugestão para você aprofundar. Se você e outros colegas tiverem interesse, podem inclusive pela internet acompanhar alguns trabalhos que temos no Maranhão. Eu tenho um blog, eu publico algumas coisas, apesar de hoje termos uma restrição do Conselho Nacional, mas a gente divulga algum material que possa ser útil principalmente aos estudantes, e eu quero dizer que o momento hoje é de novas perspectivas. E essa experiência aqui de Minas Gerais é valiosa para o Ministério Público do Brasil, que temos um Ministério Público atuando na esfera administrativa sancionatória, exercendo com muita coragem o poder de polícia, inclusive a minha visita aqui hoje tem esse objetivo, que é de conhecer essa estrutura para a gente poder replicar no Maranhão.

E o Conselho Nacional do Ministério Público traça perspectivas para avaliar os promotores de Justiça, com muito rigor, diga-se de passagem, no sentido de que o Ministério Público, os promotores de Justiça possam trazer resultados efetivos para a sociedade. Enquanto nós vemos o Poder Judiciário às voltas com uma quantidade imensa de processo, até mesmo com uma efetividade ainda baixa diante da falta de recursos humanos para fazer face àquela imensa quantidade de processos, porque a judicialização é muito grande, o índice de judicialização, e o brasileiro litiga muito. O brasileiro briga judicialmente por muito pouco e os processos se multiplicam.

E a estratégia do Ministério Público, por essa exigência do Conselho Nacional do Ministério Público e pela vocação dos promotores de Justiça é que nós possamos fazer isso, o que nós estamos fazendo hoje: dialogando com os segmentos da sociedade, dialogando com os segmentos do poder público, para que as soluções sejam encontradas no seio da sociedade. E aí nós vamos buscar no pensamento de Antônio Carlos Wolkmer, que em sua obra Pluralismo Jurídico, nós temos ali possibilidades diversas de solução dos conflitos sem que haja a necessidade de irmos ao Poder Judiciário.

Na esfera do consumidor, o Procon de Minas Gerais resolve muitos problemas que

não chegam ao Poder Judiciário. E lá no Maranhão, quando a gente faz as nossas participações junto às entidades da comunidade, e nós temos inclusive o núcleo de mediação comunitária, os problemas se resolvem na própria comunidade. Nós temos um projeto que alcança o público estudantil. Nós estamos passando a mensagem para os jovens para que eles resolvam os problemas, se preparem para resolver os problemas junto ao seu fornecedor. E ele chega e apresenta um produto defeituoso e dialoga.

O fornecedor também é alcançado por esse pensamento do Ministério Público de que detectando o problema de lesão ao consumidor, ele possa resolver sem que chegue ao Ministério Público, sem que chegue ao Poder Judiciário, porque, certamente, uma atuação do Ministério Público ou do Poder Judiciário vai gerar ônus muito maior. Então, nós estamos preparando a sociedade para um novo formato de convivência, relações com equilíbrio, pois tanto o fornecedor quanto o consumidor têm aí uma proteção oferecida pela Constituição.

Nós não podemos verificar o consumidor apenas como aquela pessoa que mereça, digamos, um serviço, ainda que esse serviço desconheça direitos de um outro segmento. Não, a gente visa o equilíbrio. O consumidor precisa fazer o acesso a sua proteção na medida daquele direito que lhe é conferido, sem que haja desequilíbrio nessa relação.

Eu perguntaria se mais alguém tem alguma colocação para fazer, algum questionamento.

**SR. FRANCISCO:** Doutor, eu posso só concluir?

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Pois não, por favor.

**SR. FRANCISCO:** Doutor, eu concludo agradecendo, as respostas dos senhores foram muito satisfatórias, muito ampla. Eu toquei nesse tema um pouco fora do objeto da reunião porque este mês eu estou, nós estamos comemorando através de atos jurídicos, solenidades religiosas e jurídicas, um ano de falecimento do meu pai. Um caminhoneiro, com mais de 40 horas sem dormir, vindo de uma companhia de carvão, do curso(F) Mopp(F), bateu no fusquinha dele perto de casa, na nossa roça, quebrando três costelas, perfurando o pulmão esquerdo e arrebentando os intestinos próximo ao estômago, mesmo estando com o cinto. O caminhoneiro saiu sem prestar assistência, ainda fez um boletim falso na Polícia.

Graças a Deus, a gente tem uma boa articulação aqui, conseguimos mobilizar a Polícia Civil e o Ministério Público, que está acompanhando tudo. O caso da ANTT, como ele tem carteira, habilitado no Mopp, nós vamos requerer, não é só aqui que eu fiz essa pergunta, não. Nós estamos tratando desse assunto em Audiência Pública da Comissão de Direitos Humanos na Assembleia Legislativa de Minas. Vamos requerer da ANTT, pedir ao delegado e aos promotores para requererem em juízo a extinção e todas as medidas cabíveis desse cidadão da estrada, da estrada como caminhoneiro, ou por quanto tempo permitir. Essa é uma das medidas. E a ANTT vai ser, com certeza, a nossa parceira nos processos que couber nesse cidadão.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Francisco, não esqueça que no processo, em todos os processos, não só o penal como o administrativo, a prova é que é a chave da questão. Então, tudo deverá ser feito através dos meios de prova. Então, certamente você deverá acompanhar, com todo esse interesse, mas buscando sempre os meios de prova que certamente estarão disponíveis, com testemunhas, com perícia, por conta exatamente das regras que são oferecidas pela legislação. Ok?



**SR. FRANCISCO:** Certinho, estamos abarrotados de provas, com testemunhas oculares, entenderam(F) o caso. Está tudo caminhando no ponto de vista para as punições que nós aguardamos. A surpresa para mim que apareceu nas últimas semanas foi a ANTT. Eu não sabia dessa parte.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Ok, muito bem.

[falas sobrepostas]

**SR. FRANCISCO:** E agradeço muito aos senhores aí pelos esclarecimentos que foram de grande utilidade pública mesmo e jurídica.

**SR. PRESIDENTE NACOR PAULO PEREIRA DOS SANTOS:** Na ausência de mais alguém que tenha interesse de fazer algum questionamento, eu passo a palavra à Sra. Leize para fazer as considerações finais, e em seguida, ao colega Gustavo.

**SRA. LEIZE ATHAYDE BRAGA SILVEIRA:** Bom, eu tenho só que agradecer a oportunidade de estar aqui presente com vocês e eu espero ter sanado pelo menos parte das dúvidas de vocês, porque eu acho que são muitas questões, né? A gente não conseguiu exaurir todos os direitos aqui dos passageiros, mas o que foi proposto eu espero ter contribuído para isso. Muito obrigada pela atenção de vocês e sinto muito pelo seu pai, Francisco.

**SR. GUSTAVO ÂNGELO VIEIRA:** Complementando o que a Leize disse, nos colocamos à disposição. Nós somos o contato da ANTT em Minas Gerais. Nós temos uma sede nossa regional aqui, vocês estejam convidados, serão muito bem-vindos, receberemos vocês com o maior prazer. Nós temos o nosso canal de comunicação, que além do 166, que o superintendente passou, nós temos também por e-mail, ouvidoria@antt.gov.br, e que também é um canal para esclarecer dúvidas quanto às nossas legislações. No mais, agradecer a participação também e ao convite do Dr. Amauri, já temos um tempo que está negociando isso, estamos aqui hoje, eu espero que seja o início do nosso trabalho.

[troca de presidência]

**SR. PRESIDENTE AMAURI ARTIMOS DA MATTA:** Vamos fazer. Eu acho que é muito importante essa parceria. Na verdade, a ANTT é a décima agência reguladora que esteve conosco aqui esse ano. Nós teremos mais duas agências, que serão a Anvisa e o Banco Central. Eu falo agência, porque agência, órgão regulador são todos... não precisa ter o nome de agência, porque no fundo, no fundo, são órgãos normativos que normatizam questões envolvendo a defesa do consumidor. E a gente vai fazer uma visita a vocês, Gustavo e Leize, porque a gente tem todo o interesse de para o ano talvez fazer, eu não sei se vai ser um evento, se vai ser uma reunião, mas de alguma forma nós vamos reencontrar todos os representantes de agências e de órgãos reguladores que vieram nos ajudar esse ano e talvez fazer uma reunião e ver em que sentido nós possamos caminhar juntos na busca de interesses comuns que sejam em benefício do consumidor.

Eu queria, assim, agradecer muito a presença do meu colega, o Nacor Paulo, que veio, é promotor de Justiça do Maranhão e coordena a defesa do consumidor no Ministério Público do Maranhão, são três dias que ele nos visita, nós estamos conversando, trocando experiências entre o Ministério Público de Minas e o Ministério Público do Maranhão, e agradecer a presença dele. Acho que honra muito aqui o nosso evento.

E agradecer ao Ismael, que precisou se ausentar. Eu queria inclusive passar aqui às

mãos da Leize um certificado do Ministério Público para o Ismael e um outro para a Leize, que inicialmente tinha previsão de participar conosco. Agradecer ao Gustavo pela ajuda que o escritório tem dado ao Procon MG.

E ter a certeza de que de toda essa discussão, e eu imagino a degravação desse evento, como tem ocorrido, a gente tem encaminhado para todo o sistema, para as agências, eu imagino que vai ser de um valor muito grande. Porque as pessoas que não puderam estar aqui, puderem ler e ter esse entendimento, de alguma forma, testemunhar as discussões que foram feitas aqui. E a ideia é essa, é a gente fazer um evento que tenha tempo para discussão e que os órgãos reguladores possam vir aqui e discutir todos esses temas conosco.

E, por fim, agradecer a presença de todos e dizer que os dois últimos eventos, possivelmente já no mês de novembro, a gente vai receber a Anvisa e o Banco Central. A gente precisa conversar com eles ainda e definir um tema que seja bem próprio para a defesa do consumidor, que é essa a nossa disposição. Esperar que esse evento tenha cumprido a sua finalidade, que ele tenha trazido para todos vocês um esclarecimento sobre essa questão. Agradecer e esperar revê-los no nosso 11º Evento de Consumo e Regulação, que será com a Anvisa ou com o Banco Central, nós estamos definindo essas datas. Muito obrigado a todos e que todos possam seguir para as suas casas, ok? Um abraço para todos.

[aplausos]

[falas sobrepostas]