



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2014
(Do Sr. DIEGO ANDRADE)

Altera a Lei n.º 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14

.....
III – depende de autorização:
.....

e) o transporte aquaviário, excetuado o disposto na letra “c” do inciso IV do art. 14;
.....

IV – depende de permissão:
.....

c) o transporte aquaviário realizado por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.
.....”

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



JUSTIFICATIVA

Em homenagem ao nobre deputado Moreira Mendes, e pela oportuna e meritória proposta, peço vênias para apresentar o presente Projeto de Lei que visa contribuir para o aumento da eficiência do setor de transporte aquaviário, conferindo-lhe regras claras e, conseqüentemente, melhorias na qualidade da prestação do serviço de balsas utilizadas para transportar passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.

Esta proposição visa corrigir o equívoco que a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, cometeu ao classificar em seu art. 14, inciso II, alínea “e”, sem nem uma distinção, o transporte aquaviário como dependente apenas de outorga de autorização.

A outorga de autorização é um ato unilateral que tem como característica básica a precariedade e a discricionariedade, sem prazo determinado para término, normalmente sem regulamentação definida, podendo sofrer constantes modificações a despeito de qualquer contratualidade, geralmente utilizada para serviços que dispensam a burocracia administrativa e sem tarifário definido, ainda que necessário o controle do Poder público. Da mesma forma, o instituto da outorga de autorização é isento de observar o processo licitatório estabelecido na Lei n.º 8.666/93.

É verdade que alguns serviços no sistema aquaviário devem ser abordados dessa maneira, mas com exceção.

O serviço de navegação interior de travessia (serviço de balsa) objeto desta proposição é aquele realizado transversalmente aos cursos dos rios e canais, ligando pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, como transporte sobre águas entre portos e localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro, ou entre este e o dos países limítrofes.

Em várias regiões é o único meio para fazer chegar alimentos, medicamentos, serviços públicos e correspondência às cidades, assim como levar



CAMARA DOS DEPUTADOS

peças e veículos aos seus destinos. Sobre essa modal de transporte está atrelado o desenvolvimento socioeconômico de diversas regiões do País.

Não podemos mais aceitar que esse serviço, responsável por transportar meios essenciais à vida e à economia, seja abordado com tanto desprezo pelo Poder Público.

A atual outorga de autorização e a falta de regras claras de funcionamento das empresas prestadoras de serviços de balsas entre as margens de um rio vêm promovendo um verdadeiro abuso de preços, ao lado de uma perigosa precariedade dos serviços prestados – inclusive no que diz respeito à segurança dos usuários – um super monopólio, a formação de cartéis e até um poderoso lobby político, que vêm conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País.

A possibilidade de licitação permitirá estabelecer regras para a prestação do serviço, permitindo definir normas de segurança, tarifas, cláusulas de rompimento e de vencimento de contrato, além de assegurar a livre concorrência isonômica.

Cuidamos de manter no atual sistema de outorga o transporte aquaviário de balsas que não esteja adstrito à ligação de margens de um rio, ou seja, aquele que não substitui as funções de uma ponte.

Esta medida garantirá, por certo, a transparência necessária e permitirá a fiscalização por meio do Poder Público, ganhando o Estado e a sociedade de modo geral, em especial os inúmeros usuários desse tipo de serviço que não podem contar com uma ponte para a sua locomoção.

Com base nos argumentos aqui apresentados, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, de dezembro de 2014.

Deputado Diego Andrade
PSD/MG