

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA

PROJETO DE LEI Nº 8.312, DE 2014

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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.

Autor: Deputado DIEGO ANDRADE

Relator: Deputado PAUDERNEY AVELINO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 8.312, de 2014, de autoria do Deputado 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.*

A alteração é feita no art. 14 da Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que dependem de *permissão* – e não mais de *autorização* - os serviços de 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.

A proposta ainda será analisada pelas Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No momento, cabe a esta Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia manifestar-se sobre o mérito da matéria, conforme o art. 32, inciso II, do Regimento Interno da Casa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposição em análise modifica dispositivos do art. 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que *dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.*

A alteração tem o intuito de estabelecer que os serviços de transporte aquaviário realizados por balsas, para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia de competência da União, devem ser contratados por meio de outorga de permissão e não mais por autorização administrativa, como prevê a legislação atual.

De acordo com o Autor da proposta, a dispensa de licitação induz ao abuso dos preços praticados pelas empresas que prestam o serviço de travessia aquaviária, à prática de monopólio e à formação de carteis. Observa-se, ainda segundo ele, a existência de *“um poderoso lobby político, que vem conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País.”*

O serviço de travessia de balsas ou de outros tipos de embarcações tem importância imensurável para as populações que vivem às margens de cursos d'água, como rios, canais, lagoas, baías e enseadas, pois além do transporte de veículos e pessoas, as embarcações também carregam cargas e gêneros de primeira necessidade, como alimentos e medicações. É,

portanto, legítima a preocupação do Autor do projeto com a qualidade do serviço prestado à população, que pode eventualmente ficar sujeita a preços e reajustes de tarifas abusivos e à precariedade do serviço prestado, uma vez que a contratação regulada pelo regime de autorização não exige regras mais rigorosas para o funcionamento do serviço.

O regime de permissão permite, de fato, melhor controle das tarifas e seus reajustes, a livre concorrência e a isonomia entre as empresas interessadas em operar serviços de travessia aquaviária. A modalidade de permissão sujeita as empresas a procedimento licitatório, de forma que fica assegurado o melhor preço para o usuário, bem como a aplicação de regras e normas de segurança, garantindo-se, assim, a integração entre margens de águas que separam povoados, portos, rodovias e ferrovias.

Há que se observar, no entanto, a diversidade de situações observadas onde tais serviços são necessários. O administrador público deve considerar que são muitas as variáveis que pesam na qualidade e eficiência do serviço. Além da variedade dos cursos d'água a serem atravessados, outros fatores influenciam o tipo de serviço a ser oferecido à população, como o número de linhas e sua periodicidade, a rota, a frequência das viagens, a natureza do transporte, os tipos de embarcação e o tamanho do prestador do serviço. Em muitos casos, a autorização demonstra ser o instrumento regulatório adequado, não se justificando a substituição pela permissão.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a maioria das travessias sob a competência da União apresenta baixa viabilidade econômica, sendo operadas por microempreendedores individuais, microempresários ou empresas de pequeno porte. Muitas dessas microempresas e microempreendedores prestam o serviço de travessia desde antes da edição da Lei nº 10.233, de 2001, e a outorga de autorização possibilitou a regularização de sua atuação.

O perfil socioeconômico dos prestadores desses serviços e a reduzida rentabilidade da maioria das linhas ensejam baixo interesse em um eventual procedimento licitatório de permissão, podendo redundar em licitações vazias. Por esse motivo, o regime de autorização em vigência tem se mostrado adequado à ANTAQ, que pode atuar de forma efetiva na regulação do serviço de travessia prestado por essas empresas de pequeno porte.

Diante da diversidade de situações operacionais e do perfil socioeconômico de grande parte dos operadores das travessias, ponderamos se no momento caberia impor o regime de permissão à totalidade das outorgas concedidas para a prestação desse serviço. Por esse motivo, gostaríamos de alterar o projeto de lei em pauta, propondo, no texto da Lei nº 10.233, de 2001, que o transporte aquaviário deverá ser realizado sob o regime de autorização, com exceção do transporte aquaviário de travessia, que dependerá de permissão nas linhas definidas pela ANTAQ, conforme estudos de viabilidade técnica e econômica.

Para tanto, oferecemos um Substitutivo à proposta original, com essa modificação. No texto que apresentamos, substituímos também o termo “*serviços de balsas*” utilizado na proposta por “*transporte aquaviário de travessia*”, mais amplo, e tratamos da modificação de dispositivos relacionados às competências da ANTAQ, de forma a torná-la institucionalmente apta a definir as linhas de travessia que serão outorgadas por meio de permissão.

Pelo exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 8.312, de 2014, quanto ao mérito desta Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, na forma do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado PAUDERNEY AVELINO
Relator

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.312, de 2014

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 Infraestrutura 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 –

.....

e) o transporte aquaviário, ressalvado o disposto na alínea c do inciso IV do *caput*; (NR)

.....

IV –.....

.....

c) o transporte aquaviário de travessia, nas linhas definidas pela Agência Nacional de Transportes

Aquaviários, conforme estudos de viabilidade técnica e econômica.” (NR)

.....

“Art. 27

.....

XXIX – definir as linhas de travessia que serão outorgadas por meio de permissão, nos termos da alínea c do inciso IV do art. 14.” (NR)

.....

“Art. 38 – A. A ANTAQ definirá em regulamento próprio as linhas de travessias sujeitas ao regime de permissão a partir de critérios técnicos e de viabilidade econômica.” (NR)

.....

Art. 2º Fica estabelecido o prazo de dois anos para que a ANTAQ adote as medidas determinadas na presente Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado PAUDERNEY AVELINO
Relator