



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.312-B, 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; tendo parecer da Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. PAUDERNEY AVELINO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste na forma do Substitutivo da Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia (relator: DEP. MARCELO SQUASSONI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA
AMAZÔNIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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 vênua 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 pessoas 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, 18 de dezembro de 2014.

Deputado Diego Andrade
PSD/MG

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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 PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II Das Diretrizes Gerais

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: *“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

I - depende de concessão:

- a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: *“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

a) (VETADO)

- b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;
- c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; *Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

d) (VETADO)

- e) o transporte aquaviário; *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*

- f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. *Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006*

- g) *Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

- h) *Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*

- i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e *Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012*

- j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT; *Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*

IV - depende de permissão: *“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*

a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o *caput* terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

.....

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993*

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....
.....

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA

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 24 de agosto de 2015.

Deputado PAUDERNEY AVELINO
Relator

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 24 de agosto de 2015.

Deputado PAUDERNEY AVELINO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo o Projeto de Lei nº 8.312/2014, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Pauderney Avelino.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlia Marinho - Presidente, Simone Morgado - Vice-Presidente, Aguinaldo Ribeiro, Arnaldo Jordy, Beto Salame, Cabo Daciolo, Cacá Leão, Leo de Brito, Marcelo Castro, Maria Helena, Pauderney Avelino, Zé Geraldo, Angelim, Átila Lins, Marinha Raupp, Rocha, Silas Câmara, Vitor Lippi e Vitor Valim.

Sala da Comissão, em 23 de setembro de 2015.

Deputada JÚLIA MARINHO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA 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 23 de setembro de 2015.

Deputada Julia Marinho

Presidente da Cindra

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei acima ementado, cujo autor é o Deputado Diego Andrade, tenciona alterar o 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.”*

Conforme a proposta, passa a depender de permissão – e não mais de autorização – 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.

Na justificção do projeto, o autor expõe que a outorga de autorização é um ato unilateral que tem como característica básica a precariedade e a discricionariedade, sem prazo determinado para término e, normalmente, sem regulamentação definida. Com a adoção da permissão, e a consequente possibilidade de licitação do serviço, entende que será possível estabelecer regras para a sua prestação e definir normas de segurança, tarifas, cláusulas de rompimento e de vencimento de contrato, além de assegurar a livre concorrência isonômica.

A proposição recebeu análise da Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia (Cindra), onde foi aprovada, nos termos de substitutivo apresentado pelo relator, Deputado Pauderney Avelino.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição deverá ser encaminhada para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A alteração proposta, no art. 14 da Lei nº 10.233, de 2001, de criação da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, busca estabelecer a permissão – e não mais a autorização – para a outorga do transporte aquaviário realizado por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia de competência da União.

Concordamos com o autor do projeto, notadamente quanto à precariedade e discricionariedade do instrumento de autorização, quando comparado à permissão. Certamente, o mau uso da autorização, tipo de outorga que dispensa a realização de procedimento licitatório, pode conduzir ao abuso dos

preços praticados pelas empresas que prestam o serviço de travessia aquaviária, à prática de monopólio e à formação de carteis, em especial nos locais de grande demanda pelo serviço.

Também não ignoramos o risco citado pelo autor da proposta, de que parece haver *“um poderoso lobby político, que vem conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País”*. Para combater tais desvios, parece-nos ir bem a medida propugnada no projeto em análise.

Entretanto, gostaríamos de citar – e adotar como nosso – trecho do voto proferido pelo Deputado Pauderney Avelino, relator da matéria na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia – Cindra –, que tão bem analisou outros aspectos relacionados à matéria. Senão vejamos.

“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.

Dessa forma, entendemos que a solução adotada na Cindra permite oferecer aos gestores públicos a possibilidade de utilização de instrumento de outorga mais estável e com maior possibilidade de regulação, sem engessar ou prejudicar a prestação dos serviços de transporte citados nos locais em que a outorga simplificada seja a solução mais viável e racional.

Diante de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise deste Colegiado, nosso voto é, quanto ao mérito, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 8.312, de 2014, nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2017.

Deputado MARCELO SQUASSONI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.312/2014 na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Squassoni.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Elcione Barbalho, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Magda Mofatto, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Remídio Monai, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 5 de julho de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Presidente

FIM DO DOCUMENTO