



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 746-B, DE 2011 **(Do Sr. Felipe Bornier)**

Modifica as Leis nº 8.987, de 1995, e nº 10.233, de 2001, para permitir que o comportamento da demanda seja tomado como critério para a diferenciação de tarifa; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. MILTON MONTI); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, com substitutivo (relatora: DEP. FLÁVIA MORAIS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); 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 Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a redação do art. 13 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, e do § 2º do art. 26 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”, com o intuito de permitir que o comportamento da demanda seja tomado como critério para a diferenciação de tarifa.

Art. 2º O art. 13 da Lei nº 8.987, de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função da variação temporal da demanda, das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários. (NR)”

Art. 3º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

*§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do **caput**, a ANTT cuidará de:*

I - compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – determinar o intervalo do horário noturno durante o qual, em virtude de fundada expectativa de menor demanda relativa, será concedido desconto na tarifa de pedágio.

.....(NR)”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As duas modificações aqui propostas – uma na chamada Lei de Concessões, outra na lei que criou a ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestres) – têm, fundamentalmente, o mesmo objetivo: permitir que o gestor público adeque a tarifa de serviço público concedido à lei da oferta e da procura.

Hoje, segundo o art. 13 da Lei nº 8.987/95, pode haver diferenciação tarifária em razão “das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários”, critério que reclama uma interpretação mais generosa a fim de poder acomodar a variação de tarifas decorrente do comportamento temporal da demanda. O que se quer deixar claro é que os contratos de concessão podem conter cláusulas que relacionem variações na tarifa a variações temporais no consumo dos serviços, de sorte que se evitem prejuízos e desconfortos relacionados, principalmente, ao uso excessivo da infraestrutura.

Seguindo a alteração promovida no âmbito da lei geral de concessões, propõe-se que na Lei nº 10.233/01 – que, entre outras matérias, regula a concessão de serviços no setor de transportes – seja inscrita, como prerrogativa do poder concedente, fixar o intervalo do horário noturno durante o qual, por força da redução de demanda, deve-se conceder desconto na tarifa do pedágio. Em razão de os atuais contratos não contarem com previsão de diferenciação temporal da tarifa, há enorme acúmulo de veículos no período diurno, milhares dos quais poderiam transitar à noite, caso lhes fosse dado algum benefício. Que fique patente, contudo, que os arranjos contratuais necessários para abrigar tal disposição somente serão concebidos para as futuras concessões, posto que uma reformulação de parâmetros tarifários para as concessões em vigor traria enorme insegurança jurídica.

Pela razoabilidade da proposta, espera-se contar com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de março de 2011.

Deputado **FELIPE BORNIER**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO IV
DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

.....

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

**CAPÍTULO V
DA LICITAÇÃO**

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

.....

.....

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 VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção I
Dos Objetivos, da Instituição e das Esferas de Atuação

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I - implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da Administração Federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas ao Ministério dos Transportes, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANTT e a ANTAQ terão sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 746, de autoria do Deputado Felipe Bornier. A iniciativa altera as Leis nº 8.987, de 1995, e nº 10.233, de 2001, com o intuito de permitir que o comportamento da demanda seja tomado

como critério para a diferenciação de tarifa de serviço público. No caso específico da Lei nº 10.233/01, a modificação proposta vai no sentido de se especificar, já em edital, o intervalo do período noturno durante o qual, por força da expectativa de redução de demanda, deve-se conceder desconto na tarifa de pedágio.

De acordo com o proponente, quer-se deixar claro que “os contratos de concessão podem conter cláusulas que relacionem variações na tarifa a variações temporais no consumo dos serviços, de sorte que se evitem prejuízos e desconfortos relacionados, principalmente, ao uso excessivo da infraestrutura”.

Não houve emendas à proposição.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A diferenciação de preços em virtude do comportamento da demanda é estratégia gerencial perfeitamente aplicável a tarifas de serviço público. Ao se definir que à fruição do serviço público em período de grande demanda deve corresponder uma tarifa superior àquela praticada em período de pequena demanda, não se está ofendendo o princípio da isonomia, mas, isto sim, emprestando-se racionalidade econômica à exploração da atividade.

De fato, na hipótese de não haver diferenciação de tarifas relacionada à variação temporal ou sazonal da demanda – fenômeno, diga-se, que ocorre em qualquer ramo de negócio –, é bem provável que se presenciem ineficiências significativas no uso dos serviços públicos: numa parte do tempo, ficam a infraestrutura e a mão de obra ociosas; noutra, ficam sobrecarregadas.

Quando emerge esse tipo de quadro, é comum que se reclame a ampliação dos meios para a oferta dos serviços, providência que requer dispêndios que acabarão por ter impacto na tarifa cobrada de todos os usuários, dê-se o consumo nos períodos de pico ou não. Todavia, a atitude mais urgente e razoável ante essa circunstância seria, por certo, aquela que levasse o usuário a considerar não apenas a conveniência de sua escolha mas, também, o custo dela. Em outras palavras, colocar o utente do serviço defronte o preço da escassez, que há de existir tanto para bens disponíveis no regime privado como no regime público.

Feitas essas considerações de ordem geral, gostaria de comentar a redação conferida ao § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, apresentada no art. 3º do projeto. Determina-se, ali, que nos editais de licitação de

concessão de rodovia a ANTT estipule intervalo do horário noturno durante o qual a tarifa de pedágio cobrada dos usuários deva ser inferior à praticada no restante do dia.

Como já salientei, creio que a autoridade administrativa deve, sim, contar com a prerrogativa de fixar tarifas diferenciadas em virtude de variações temporais da demanda; porém, constrangê-la a estabelecer diferenciação tarifária desta ou daquela forma, nesta ou naquela circunstância, é avançar por terreno onde deve vigorar a autonomia da Administração – quem de fato tem a responsabilidade de gerir o bem público, tomando para isso as decisões que, à luz de situações concretas, pareçam-lhe as mais adequadas.

Penso ser necessário, assim, reformular a redação do dispositivo mencionado. Minha sugestão é que se coloque o agente regulador em posição de reconhecer a influência da demanda na concepção da política tarifária, mas sem obrigá-lo a adotar medidas uniformes, que bem podem ir de encontro a conclusões derivadas da análise de caso específico.

Sendo o que tinha a dizer, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 746, de 2011, acatada a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 25 de agosto de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator

EMENDA

Dê-se ao art. 3º do projeto a seguinte redação:

Art. 3º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com o comportamento da demanda, bem assim com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da

aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

.....(NR)”

Sala da Comissão, em 25 de agosto de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 746/2011, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Milton Monti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Carlos Roberto, Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jaime Martins, Jânio Natal, João Bittar, José Chaves, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Camilo Cola, Gonzaga Patriota e Ronaldo Benedet.

Sala da Comissão, em 28 de setembro de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

Apresentado pelo Deputado Felipe Bornier, o Projeto de Lei nº 746, de 2011, tem como propósito introduzir novo critério para fixação de tarifas de serviços públicos concedidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Este novo critério leva em consideração o comportamento da demanda em relação à efetiva utilização dos serviços públicos.

A ideia central da proposição pode ser resumida da seguinte forma: a tarifa deve variar em relação aos períodos de utilização do serviço público, sendo

maior em períodos de maior demanda e menos elevada em períodos de pequenas demandas.

As razões que orientam a proposição, constantes de sua justificção são as seguintes:

As duas modificações aqui propostas – uma na chamada Lei de Concessões, outra na lei que criou a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) – têm, fundamentalmente, o mesmo objetivo: permitir que o gestor público adeque a tarifa de serviço público concedido à lei da oferta e da procura.

Hoje, segundo o art. 13 da Lei nº 8.987/95, pode haver diferenciação tarifária em razão “das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários”, critério que reclama uma interpretação mais generosa a fim de poder acomodar a variação de tarifas decorrente do comportamento temporal da demanda. O que se quer deixar claro é que os contratos de concessão podem conter cláusulas que relacionem variações na tarifa a variações temporais no consumo dos serviços, de sorte que se evitem prejuízos e desconfortos relacionados, principalmente, ao uso excessivo da infraestrutura.

Seguindo a alteração promovida no âmbito da lei geral de concessões, propõe-se que na Lei nº 10.233/01 – que, entre outras matérias, regula a concessão de serviços no setor de transportes – seja inscrita, como prerrogativa do poder concedente, fixar o intervalo do horário noturno durante o qual, por força da redução da demanda, deve-se conceder desconto na tarifa do pedágio. Em razão de os atuais contratos não contarem com a previsão de diferenciação temporal da tarifa, há enorme acúmulo de veículos no período diurno, milhares dos quais poderiam transitar à noite, caso lhes fosse dado algum benefício. Que fique patente, contudo, que os arranjos contratuais necessários para abrigar tal disposição somente serão concebidos para as futuras concessões, posto que uma reformulação de parâmetros tarifários para as concessões em vigor traria enorme insegurança jurídica.

A proposição foi examinada no âmbito da Comissão de Viação e Transportes. Aberto o prazo regimental, foi apresentada uma emenda ao Projeto de Lei nº 746, de 2011.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Em conformidade com o art. 32, inciso XVIII, alínea “s”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão manifestar-se sobre o mérito da proposição.

Demonstra-se coerente o teor da pretensão contida no Projeto de Lei nº 746, de 2011, com a equação de custos e benefícios. Com efeito, afigura-se plenamente razoável que tarifas de serviços públicos prestados em períodos de

menor demanda sejam menos elevadas, especialmente pelo fato dos custos dos serviços prestados serem menores.

Dessa forma, as tarifas de serviços públicos devem considerar as variações temporais da demanda para estipulação de seus valores. A manutenção uniforme de valores tarifários, sem consideração da demanda e dos custos dos serviços em períodos de baixa procura, contribui para o enriquecimento sem causa das concessionárias de serviços públicos.

Além disso, é preciso ressaltar que a variação tarifária em razão da demanda irá proporcionar ao usuário de serviços públicos a possibilidade de escolha dos períodos de sua utilização, em função de custos e de suas necessidades. Por isso, estabelece-se que a tarifa cobrada do usuário do serviço público durante o período noturno, entre as 22 horas e 6 horas do dia seguinte, deverá ter desconto de 30%, tendo como parâmetro a tarifa cobrada durante o período diurno.

Em razão dessas considerações, nosso posicionamento é **pela aprovação do Projeto de Lei nº 746, de 2011 e da emenda oferecida na Comissão de Viação e Transportes, na forma do substitutivo.**

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputada **FLÁVIA MORAIS**
Relatora

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 746, DE 2011

Modifica as Leis nº 8.987, de 1995, e nº 10.233, de 2001, para permitir que o comportamento da demanda seja tomado como critério para a diferenciação de tarifa.

Art. 1º Esta Lei modifica a redação do art. 13 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, e do § 2º do art. 26 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”,

com o intuito de permitir que o comportamento da demanda seja tomado como critério para a diferenciação de tarifa.

Art. 2º O art. 13 da Lei nº 8.987, de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função da variação temporal da demanda, das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários. (NR)

Art. 3º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 26.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT cuidará de:

I - compatibilizar a tarifa do pedágio com o comportamento da demanda, bem assim com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – determinar a concessão de desconto de 30% (trinta por cento) na tarifa de pedágio cobrada durante o período noturno, das 22 horas de um dia às 6 horas do dia seguinte, em virtude de fundada expectativa de menor demanda no uso do serviço público. (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputada **FLÁVIA MORAIS**
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 746/2011 e a Emenda adotada pela Comissão de Viação e Transporte, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Flávia Morais.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Orlando Silva - Presidente, Wolney Queiroz - Vice-Presidente, Assis Melo, Benjamin Maranhão, Erika Kokay, Fábio Mitidieri, Flávia Morais, Leonardo Monteiro, Marcus Vicente, Roberto de Lucena, Robinson Almeida, Rôney Nemer, Silvio Costa, Vicentinho, Walney Rocha, Alex Canziani, Cabo Sabino,

Capitão Augusto, Lucas Vergilio, Marcelo Aguiar, Nelson Pellegrino e Waldir Maranhão.

Sala da Comissão, em 26 de abril de 2017.

Deputado ORLANDO SILVA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO