

AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 535-A, DE 2011

(Dos Srs. Nelson Pellegrino e Sérgio Barradas Carneiro)

Susta os efeitos da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que aprovou o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da empresa VIABAHIA S.A.; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO IZAR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer reformulado
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Sustam-se os efeitos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que aprovou o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR 116/324/BA e BA 526/528, trecho Divisa BA/MG – Salvador – Acesso à Base Naval de Aratu, explorado pela VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A, firmado em 03 de setembro de 2009.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, ao autorizar, por meio da Resolução 3.746/2011, a revisão e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do sistema rodoviário composto pelas rodovias BR-116/324/BA e BA-526/528, trecho Divisa BA/MG – Acesso à Base Naval de Aratu, em uma atitude que somente favorece a empresa ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, responsável pela cobrança, prejudica e desrespeita os usuários das rodovias, que pagam por um serviço de péssima qualidade, haja vista a atual situação das estradas, que se encontram deterioradas pela total falta de cuidados, má sinalização, o que ocasiona gastos com manutenção dos veículos e até mesmo acidentes, às vezes com vítimas fatais.

Diante do exposto, propomos o presente Projeto de Decreto Legislativo, de forma a sustar o ato da ANTT, preservando os interesses dos condutores que trafegam nas rodovias acima apontadas.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2011.

Nelson Pellegrino
Deputado Federal PT/BA

Sérgio Barradas Carneiro
Deputado Federal PT/BA

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA

RESOLUÇÃO Nº 3.746, DE 7 DE DEZEMBRO DE 2011

Aprova a 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR - 116/324/BA e BA - 526/528, trecho Divisa BA/MG - Salvador - Acesso à Base Naval de Aratu, explorado pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DIB - 106/11, de 7 de dezembro de 2011, no que consta dos processos nº 50500.054074/2011-64 e 50500.072724/2011-53;

CONSIDERANDO o disposto nas cláusulas 16 e 20, do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2008, firmado com a ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, e

CONSIDERANDO o comunicado ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002; resolve:

Art. 1º Aprovar a 1ª Revisão Ordinária, alterando a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,21011 para R\$ 2,21010, com um decréscimo de 0,0003% (três décimos de milésimos por cento), e seu reajuste, correspondente à variação do IPCA no período considerado.

Art. 2º Aprovar a 2ª Revisão Extraordinária, alterando a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,21010 para R\$ 2,33305, com um acréscimo de 5,56% (cinco inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento).

Art. 3º Aprovar a aplicação do desconto de reequilíbrio de 3,29% (três inteiros e vinte e nove centésimos por cento), apurado para o 1º ano de concessão, alterando a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,33305, para R\$ 2,25629, entre 12 de dezembro de 2011 e 06 de dezembro de 2012.

Art. 4º Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R\$ 2,77067 para R\$ 3,02572 nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, e de R\$ 1,57928 para R\$ 1,72466 nas praças de pedágio P1 e P2, com um acréscimo de 9,21% (nove inteiros e vinte e um centésimos por cento).

Art. 5º Alterar, na forma das tabelas anexas, a TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO reajustada após arredondamento, de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos) para R\$ 3,00 (três reais) para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, e de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) para R\$ 1,70 (um real e setenta centavos), para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P1 e P2.

Art. 6º Esta Resolução entrará em vigor a partir de zero hora do dia 12 de dezembro de 2011.

BERNARDO FIGUEIREDO
Diretor-Geral

TABELA DE TARIFAS

Praças de Pedágio P1 e P2

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	1,70
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2,0	3,50
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	5,20
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	6,90
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	8,60
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	10,40
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7,0	12,10
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8,0	13,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9,0	15,50
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	2,60
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2,0	3,50
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	0,90

Praças de Pedágio P3, P4, P5, P6 e P7

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,0	3,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2,0	6,10
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3,0	9,10
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4,0	12,10
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5,0	15,10
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6,0	18,20
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7,0	21,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8,0	24,20
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9,0	27,20
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	4,50
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2,0	6,10
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,50

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo acima ementado, cujo autor é o ilustre Deputado Nelson Pellegrino, tem por objetivo sustar a aplicação da Resolução nº 3.746, de 07 de dezembro de 2011, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que *“Aprova a 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR 116/324/BA e BA 526/528, trecho Divisa BA/MG – Salvador – Acesso à Base Naval de Aratu, explorado pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A.”*

O autor justifica sua proposta sob o argumento de que a ANTT, ao autorizar a revisão e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do sistema rodoviário citado, favorece somente a empresa ViaBahia, na medida em que os usuários dessas rodovias são obrigados a pagar por serviço de péssima qualidade, visto que os trechos rodoviários concedidos encontram-se deteriorados e mal sinalizados, situação que aumenta os custos de manutenção dos veículos que por ali trafegam, além do alto risco de acidentes.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se também quanto ao mérito e quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, cabendo a apreciação final ao Plenário da Casa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Antes de iniciarmos a análise sobre o mérito da matéria, cumpre salientar que, nos termos do art. 49 da Constituição Federal, cabe ao Congresso Nacional sustar os atos do Poder Executivo que extrapolem o poder regulamentar, conforme transcrito abaixo:

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

.....
V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

.....

Para exercer a competência prevista no art. 49, inciso V, da Carta Magna, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados determina que seja elaborado projeto de decreto legislativo, instrumento adequado para sustar resoluções do Poder Executivo que exorbitem do poder e limite conferidos pela lei.

No caso em debate, onde se pretende sustar a aplicação da Resolução nº 3.746, de 2011, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), verificamos que a Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, atribui, em seu art. 24, inciso VII, competência para a Agência *“proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda”*. Há também, no mesmo diploma legal, diversos outros dispositivos que remetem à ANTT outras competências relacionadas, como *“promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”*.

Assim, não se pode afirmar, de pronto, que ato da ANTT que aprove revisão de tarifa constitua avanço indevido, para além do poder regulamentar ou limite a ela atribuído na delegação legislativa.

Mesmo que se questione a oportunidade de tal reajuste de pedágio diante das alegadas condições precárias dos trechos rodoviários concedidos, julgamos que não seria o projeto de decreto legislativo o instrumento adequado para sustar tais atos, visto que cada contrato de concessão tem regras e estágios próprios, com respectivos planos de obras e de investimentos, além de padrões mínimos de qualidade a serem observados na prestação do serviço.

Lembramos que os Programas de Exploração de Rodovia – PER, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, estabelecem, em detalhes, todas as atividades de recuperação, conservação, monitoração, manutenção, melhoramento e operação da rodovia concedida, os quais, se não cumpridos, possuem penalidades estabelecidas no próprio PER e no contrato de concessão, desde advertência, passando por multa, até a rescisão do contrato.

Assim, caso se verifique o descumprimento de qualquer obrigação contratual, pode-se acionar a própria ANTT ou mesmo o Ministério Público, para que quaisquer distorções no andamento da concessão sejam

corrigidas, com eventual responsabilização dos agentes públicos ou privados que derem causa a tais distorções.

Ademais, a própria introdução da Resolução ANTT nº 3.746, de 2011, indica a realização de processos referentes às revisões tarifárias, bem como as cláusulas contratuais pertinentes e a comunicação prévia ao Ministério da Fazenda. Resta claro, dessa forma, estar a citada Resolução no âmbito da competência e no limite da delegação legislativa atribuída à Agência.

Por fim, embora seja da competência da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a análise da técnica legislativa da proposição, não podemos deixar de apontar algumas impropriedades em seu texto – as quais poderiam comprometer seu entendimento e, conseqüentemente, a análise do mérito –, visto que o ato que se pretende sustar é citado somente na justificção do projeto, tratando a ementa e o art. 1º de *“sustar os efeitos da Agência Nacional de Transportes Terrestres”*.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 535, de 2011.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2012.

Deputado RICARDO IZAR
Relator

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo acima ementado, cujo autor é o ilustre Deputado Nelson Pellegrino, tem por objetivo sustar a aplicação da Resolução nº 3.746, de 07 de dezembro de 2011, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que *“Aprova a 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR 116/324/BA e BA 526/528, trecho Divisa BA/MG – Salvador –*

Acesso à Base Naval de Aratu, explorado pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A.”

O autor justifica sua proposta sob o argumento de que a ANTT, ao autorizar a revisão e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do sistema rodoviário citado, favorece somente a empresa ViaBahia, na medida em que os usuários dessas rodovias são obrigados a pagar por serviço de péssima qualidade, visto que os trechos rodoviários concedidos encontram-se deteriorados e mal sinalizados, situação que aumenta os custos de manutenção dos veículos que por ali trafegam, além do alto risco de acidentes.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se também quanto ao mérito e quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, cabendo a apreciação final ao Plenário da Casa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em nossa primeira manifestação sobre o Projeto de Decreto Legislativo em análise, opinamos pela rejeição da proposta, basicamente por questões formais de adequação do instrumento à medida que se propõe realizar. Essa análise formal, entretanto, deve ser feita pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cabendo a esta Comissão de Viação e Transportes analisar com mais profundidade os méritos técnicos da proposição.

Dessa forma, antes de iniciarmos a análise sobre o mérito da matéria, cumpre salientar que, nos termos do art. 49 da Constituição Federal, cabe ao Congresso Nacional sustar os atos do Poder Executivo que extrapolem o poder regulamentar, conforme transcrito abaixo:

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

.....
V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;
.....

Para exercer a competência prevista no art. 49, inciso V, da Carta Magna, no sentido de sustar resoluções do Poder Executivo que exorbitem do

poder e limite conferidos pela lei, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados determina que seja elaborado projeto de decreto legislativo.

No caso em debate, onde se pretende sustar a aplicação da Resolução nº 3.746, de 2011, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), verificamos que a Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, atribui, em seu art. 24, inciso VII, competência para a Agência *“proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda”*. Há também, no mesmo diploma legal, diversos outros dispositivos que remetem à ANTT outras competências relacionadas, como *“promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”*.

Assim, não se pode afirmar, de pronto, que ato da ANTT que aprove revisão de tarifa constitua avanço indevido, para além do poder regulamentar ou limite a ela atribuído na delegação legislativa.

Entretanto, diante da competência constitucional do Congresso Nacional, prevista no art. 70 da Carta Magna, para realizar a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União, bem como em face dos fatos relatos referentes aos riscos de acidentes e à péssima qualidade dos serviços prestados na concessão em tela, julgamos que o Poder Legislativo não pode e não deve se omitir.

As condições precárias dos trechos rodoviários concedidos decorrem da falta de sinalização e da deterioração dos pavimentos, situação que aumenta os custos de manutenção dos veículos que por ali trafegam e, por si só, é incompatível com a revisão e reajuste extraordinário da tarifa básica de pedágio cobrada dos cidadãos usuários da via.

Ademais, até para que se possa verificar, por meio de auditoria ou outro processo de fiscalização cabível, o descumprimento de qualquer obrigação contratual, ou mesmo quaisquer distorções no andamento da concessão, deve-se, antes de tudo, cuidar para que os usuários, já prejudicados pelas condições da via, não sejam ainda mais onerados com o aumento de tarifas.

Não se deseja que a concessionária seja punida indefinidamente com a ausência de reajuste tarifário. O que se busca, na verdade, é que ela cumpra com os compromissos assumidos em contrato, antes de ter direito à aprovação de reajuste tarifário pela ANTT. Dessa forma, entendemos que a ANTT, ao desconsiderar que a definição de tarifas deve ser avaliada em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários, extrapolou os limites da delegação legislativa a ela atribuída.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 535, de 2011.

Sala da Comissão, em 14 de março de 2013.

Deputado RICARDO IZAR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 535/2011, nos termos do parecer do relator, Deputado Ricardo Izar, contra os votos dos Deputados Hugo Leal e Jesus Rodrigues. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues - Vice-Presidente, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Marinha Raupp, Mauro Mariani, Paulão, Pedro Fernandes, Wellington Fagundes, Zoinho, Alexandre Santos, Edinho Bez, Gladson Cameli, Jose Stédile e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

MANIFESTAÇÃO DE VOTO DO DEPUTADO HUGO LEAL

Como bem lembrou o nobre Relator da matéria, o projeto de decreto legislativo é o instrumento previsto em nossa Carta Magna, que permite ao Congresso Nacional sustar os atos do Poder Executivo que extrapolem o poder regulamentar, conferido pela lei.

No projeto em epígrafe, esse é, exatamente, o aspecto que temos que analisar nesta Comissão: estaria uma Resolução da ANTT, que concede reajuste na tarifa de pedágio em concessão de rodovia federal, exorbitando da competência atribuída pela lei a essa Agência governamental?

Como bem lembrou o Relator da matéria, a própria Lei de criação e organização da ANTT – Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001 – atribui, em seu art. 24, inciso VII, competência para a Agência *“proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda”*. Há também, no mesmo diploma legal, diversos outros dispositivos que remetem à ANTT outras competências relacionadas, como *“promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”*.

Assim, nos parece claro ato da ANTT que aprove revisão de tarifa NÃO constitui avanço indevido, para além do poder regulamentar ou do limite a ela atribuído na delegação legislativa.

Aqui tomo a liberdade de reproduzir texto proferido pelo próprio Relator da matéria em seu primeiro parecer sobre a proposição, no qual havia se manifestado pela rejeição do projeto. Embora S. Ex^a. tenha alterado posteriormente seu posicionamento por meio de reformulação do parecer, com as devidas justificativas – as quais respeitamos – manifestamos nossa concordância com a primeira tese adotada. Vejamos:

Mesmo que se questione a oportunidade de tal reajuste de pedágio diante das alegadas condições precárias dos trechos rodoviários concedidos, julgamos que não seria o projeto de decreto legislativo o instrumento adequado para sustar tais atos, visto que cada contrato de concessão tem regras e estágios próprios, com respectivos planos de obras e de investimentos, além de padrões mínimos de qualidade a serem observados na prestação do serviço.

Lembramos que os Programas de Exploração de Rodovia – PER, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, estabelecem, em detalhes, todas as atividades de recuperação, conservação, monitoração, manutenção, melhoramento e operação da rodovia concedida, os quais, se não cumpridos, possuem penalidades estabelecidas no próprio PER e no contrato de concessão, desde advertência, passando por multa, até a rescisão do contrato.

Assim, caso se verifique o descumprimento de qualquer obrigação contratual, pode-se acionar a própria ANTT ou mesmo o Ministério Público, para que quaisquer distorções no andamento da concessão sejam corrigidas, com eventual responsabilização dos agentes públicos ou privados que derem causa a tais distorções.

Ademais, a própria introdução da Resolução ANTT nº 3.746, de 2011, indica a realização de processos referentes às revisões tarifárias, bem como as cláusulas contratuais pertinentes e a comunicação prévia ao Ministério da Fazenda. Resta claro, dessa forma, estar a citada Resolução no âmbito da competência e no limite da delegação legislativa atribuída à Agência.

Pelo exposto, submetemos à apreciação desta Comissão nosso voto, pela REJEIÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 535, de 2011.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2013.

Deputado HUGO LEAL

FIM DO DOCUMENTO
