

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 675, DE 2017

Susta a aplicação dos arts. 1º, 2º, 4º e 5º da Resolução nº 5.339/2017 da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

**Autores:** Deputados MARCUS VICENTE E OUTROS

**Relator:** Deputado WILSON BESERRA

### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 675, de 2017, de autoria dos Deputados Marcus Vicente, Lelo Coimbra, Norma Ayub, Elder Salomão, Jorge Silva, Givaldo Vieira, Paulo Foletto, Sérgio Vidigal e Evair de Melo. A iniciativa susta os arts. 1º, 2º, 4º e 5º da Resolução nº 5.339, de 2017, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que “Aprova a 4ª Revisão Ordinária, a 3ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/BA/ES, explorado pela ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A”. A proposta, além da sustação dos mencionados dispositivos, revigora o valor da Tarifa Básica de Pedágio praticado até a zero hora do dia 18 de maio de 2017, acrescido do reajuste de 4,57%, correspondente à variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA – no ano transcorrido.

De acordo com os parlamentares, o Tribunal de Contas da União – TCU –, já na 3ª Revisão Ordinária e na 2ª Revisão Extraordinária da TBP, em 2016, apontava aspectos que não teriam sido considerados no cálculo do reajuste tarifário daquele ano. Não obstante, continuam, a ANTT autorizou a 4ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária da TBP, sem que o TCU tivesse se posicionado em definitivo a respeito das revisões anteriores.

A par disso, S.Exas. afirmam que, no último reajuste, técnicos do TCU alertaram para o enorme impacto causado pela adoção, pela ANTT, de critério duvidoso para incorporação, na TBP, do impacto dos custos adicionais concernentes ao aumento da tolerância do peso por eixo transmitido ao pavimento. Dizem os autores que o TCU e a ANTT divergem grandemente na dimensão desse impacto; para a agência, os custos adicionais alcançariam 139 milhões, no prazo da concessão, ao passo que, para o Tribunal, esse custo não passaria de 23 milhões.

Ao final, alegam que o aumento determinado pela ANTT parece comprometido pelas inconsistências que se acham sob exame do TCU, tendo o Tribunal, inclusive, em virtude de pedido cautelar feito pela Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, determinado à ANTT que retificasse a *“revisão tarifária do contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015”*.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A proposição busca lidar com problema que afeta usuários da Rodovia BR-101, no Espírito Santo, concedida à iniciativa privada. Já há algum tempo, verificam-se atrasos e outros tipos de descumprimento contratual nessa concessão federal, justificando a atuação enérgica e tempestiva da Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, instituída nesta Casa.

Em vista de julgarem desarrazoado o aumento da Tarifa Básica de Pedágio – TBP – da concessão, autorizado pela ANTT em maio deste ano, membros da citada Comissão ingressaram no Tribunal de Contas da União – TCU – com pedido de medida cautelar para impedir a elevação da TBP nos termos da Resolução nº 5.339/17 da ANTT. Paralelamente, propuseram a

iniciativa que se acha sob análise deste Colegiado, cujo fim é sustar a aplicação de dispositivos da mencionada resolução da Agência, restituindo o valor da TBP anteriormente praticado, acrescido de percentual correspondente à inflação no período.

No TCU, o pedido de cautelar foi parcialmente acolhido por S.Exa., Ministro Augusto Nardes, relator da matéria, cuja decisão foi a seguinte: “*com fundamento no art. 276, caput, do RITCU, que retifique a revisão tarifária do contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015*”. Por força da determinação do TCU, a ANTT editou a Resolução nº 5.345/17, revisando o valor da TBP na concessão: de R\$ 0,06669 para R\$ 0,06404, por quilômetro.

Se a representação parlamentar dirigida à Corte de Contas foi bastante satisfatória, tendo produzido resultado imediato, o decreto legislativo apresentado à Casa parece ter um problema insolúvel: pretende sustar ato administrativo concreto (autorização de aumento da tarifa básica de pedágio de uma determinada concessão rodoviária), sem conteúdo normativo, o que, na melhor doutrina e na própria jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF –, é considerado inconstitucional, por quebrar o princípio da separação dos Poderes. Como externou o Ministro Celso de Mello, “*no controle abstrato de normas visa-se, tão somente, à tutela de ordem constitucional, sem vinculações quaisquer a situações jurídicas de caráter individual ou concreto*”.

Considerando que a ANTT tem a competência de administrar os contratos de concessão rodoviária (art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001), inclusive no que respeita a procedimentos de revisão e reajuste de tarifas, soa impróprio alegar que a Agência tenha exorbitado de seu poder regulamentar ou, ainda, ultrapassado os limites de delegação legislativa.

Na realidade, o caminho mais adequado para a solução do caso concreto é requerer o pronunciamento do TCU, o que já foi feito pela Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, ou, no limite, a atuação do Ministério Público Federal, na hipótese de se configurar quadro de lesão aos interesses dos usuários-consumidores.

**Assim sendo, o voto é pela rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 675, de 2017.**

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado **WILSON BESERRA**

Relator