



C0076737A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.904, DE 2019 (Do Sr. Bosco Costa)

Dispõe sobre diferenciação tarifária em razão de variação temporal da demanda e sobre tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-629/2019.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL Art. 137, caput - RICD

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 e de determinar que se fixe, em editais de concessão rodoviária, tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

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, assim como com as variações temporais da demanda;

II – determinar o tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio, o qual, se excedido, deve dar causa à liberação da passagem gratuita e desimpedida de veículos.

.....(NR)”

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem dois objetivos: primeiro, permitir que se estabeleçam diferenciações tarifárias em virtude de variações da demanda pelos serviços; segundo, determinar que se fixe, em editais de concessão rodoviária, tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

No caso das diferenciações tarifárias, cumpre dizer que tramitou na Casa o Projeto de Lei nº 746, de 2011, proposto pelo Deputado Felipe Bornier, cuja finalidade era justamente permiti-las, mediante alteração no art. 13 da Lei de Concessões. A proposta, aprovada na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, foi ao arquivo no final da legislatura passada, sem que a Casa pudesse se manifestar em definitivo sobre a matéria. É muito importante, portanto, que a discussão em torno desse tema seja retomada. Como bem argumentou S.Exa. ao justificar aquela iniciativa, “*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*”. É bom salientar que esse princípio, segundo a presente iniciativa, fica também incorporado à Lei nº 10.233, de 2001, de sorte que a ANTT passe a considerá-lo na modulação dos regimes tarifários de novos contratos de concessão de rodovia.

Em relação ao tempo máximo de espera para a travessia das praças de pedágio, o que se propõe é que a lei passe a exigí-lo claramente, não sendo mais sua definição uma decisão regulatória apenas, mas um imperativo legal. Atualmente, nos Programas de Exploração da Rodovia (PER), associados aos contratos de concessão rodoviária, prevê-se o seguinte: “*Em qualquer condição ou período da concessão, as filas máximas nas Praças de Pedágio ou Auxiliares não deverão ultrapassar 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, e, ainda, qualquer usuário não deverá permanecer na fila por mais de 10 minutos. Caso a Concessionária observe que qualquer dos limites pode vir a ser atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de resarcimento*”. Nossa intenção, portanto, é solidificar esse entendimento.

Em vista de todo o exposto, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 05 de setembro de 2019.

Deputado **BOSCO COSTA**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 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 N° 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 II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um. registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*)

§ 1º (VETADO)

§ 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 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.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

II - 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;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

a) (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na 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*)

b) (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na 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*)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

VIII - promover estudos aferentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
