



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 748, de 2016.
Autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte dispositivo:

Art. ____ O art. 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10
.....

§ 1º Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

§ 2º Nos casos em que houver pagamento de subsídios tarifários na forma desta Lei, poderão ser utilizados os mecanismos de garantia de adimplemento previstos no art. 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O regime jurídico dos serviços públicos predica a observância a alguns deveres específicos, quais sejam, universalização, continuidade e modicidade tarifária. Referidas obrigações dão uniformidade ao conceito de serviço público e suas modulações definem, inclusive, a feição do mercado no qual serão explorados os serviços.

É interessante notar, porém, que essas obrigações não são, de forma alguma, simples de serem alcançadas. Ao contrário, é possível observar até mesmo potenciais conflitos decorrentes da sua observância, como ocorre com a universalização e a modicidade tarifária, por exemplo. Afinal, para garantir a fruição dos serviços públicos pelo máximo de pessoas

CD/16138.47367-73

possível, de um ponto de vista socioeconômico, é necessário manter tarifas a níveis mais baixos; por outro lado, a garantia de universalização de um ponto de vista geográfico-espacial implica maiores custos para a prestação de serviços e, à primeira vista, tarifas mais caras.

É notório ao afirmar que é imprescindível a definição de modelagens adequadas para tornar viáveis e sustentáveis os serviços públicos vis-à-vis a possibilidade de sua plena fruição por todos os cidadãos.

Especificamente com relação aos serviços públicos de transporte coletivo, a consequência natural dessa premissa é o reconhecimento da dificuldade de custeio dos serviços exclusivamente pelas tarifas advindas dos pagamentos feitos pelos usuários. A previsão de subsídios passa a ser, em parte significativa dos casos, relevante ao desenvolvimento das atividades concedidas.

Nesse sentido, importa mencionar que a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana traz alguns dispositivos de grande importância ao desenvolvimento do setor, ao prever expressamente a possibilidade de adoção de subsídios tarifários. São os artigos 9º e 10, da referida lei, que derogam expressamente a lógica de contraprestação exclusiva dos usuários pelos serviços fruídos nas concessões comuns, conforme a generalidade dos contratos previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei das Concessões”).

Entretanto, a adoção de subsídios não é uma solução *per se*. Ao contrário, é medida que cria novo risco para os concessionários – o risco de pagamento da Administração – e, por isso, precisa vir acompanhada de mecanismos de garantia adequados. É o que se vê na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (“Lei das PPPs”). Ao mesmo tempo em que esta lei prevê expressamente modalidades de concessões que envolvem o pagamento de contraprestação pecuniária pela Administração, traz também um robusto sistema de garantias a serem prestadas pelo Poder Concedente, como forma de assegurar o adimplemento deste com suas obrigações.

Para as concessões comuns, porém, não há previsão de um sistema adequado de garantias. Os concessionários cujos contratos se submetem à lógica da Lei das Concessões, ainda que tenham subsídios instituídos para assegurar a viabilidade dos serviços, não possuem os meios necessários para assegurar a própria estabilidade dos contratos.

Como consequência, não raro são vistas concessões em curso com longas e custosas discussões – inclusive judiciais – sobre os pagamentos de subsídios. Cria-se um imbróglia praticamente insolúvel, que coloca o concessionário entre a impossibilidade de interromper o serviço por seu dever de continuidade e a própria subsistência de seu negócio.

Pelo exposto, considero salutar a inclusão na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana de dispositivo que institua um sistema de garantias aplicável às contratações de serviços de transporte público coletivo de maneira mais ampla, ainda que não modelados como PPP, na forma da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

PARLAMENTAR