



EXPORT MANAGER

LEGISLAÇÃO DE NAVEGAÇÃO E TRANSPORTES



Export Manager Editora

Todos os Direitos Autorais Reservados 2008

Índice



INTRODUÇÃO	03
CAPÍTULO I – ESTRUTURAS DO TRANSPORTE NO BRASIL	04
CAPÍTULO II – TRANSPORTE RODOVIÁRIO	15
CAPÍTULO III – TRANSPORTE FERROVIÁRIO	37
CAPÍTULO IV – TRANSPORTE AÉREO	47
CAPÍTULO V – TRANSPORTE MARÍTIMO	60
CAPÍTULO VI – TRANSPORTE MULTIMODAL	88

■ Introdução

O conhecimento da legislação de navegação e transporte não deveria ser privilégio de transportadores, agentes de carga e demais operadores que interferem na logística internacional.

É também obrigatório para os importadores e exportadores tendo em vista que, cada vez mais, cresce, por força de acordos internacionais multilaterais, os regulamentos de mercadorias específicas, mesmo quando não consideradas perigosas.

O desconhecimento destas normas interfere no sucesso do planejamento e na execução da logística haja vista que o seu descumprimento em geral acarreta atrasos, multas e exigências documentais.

Como cada modal de transporte possui uma “personalidade” a legislação de cada modal reflete esta singularidade bem como apresenta conceitos diferentes para operações logísticas semelhantes as quais não podem ser generalizadas, sob pena de incorrer em erros crassos.

A disciplina Legislação de Navegação e Transporte é , antes de mais nada, uma oportunidade para o profissional de comércio exterior conhecer a legislação e fazer a diferença, à medida que conhece os detalhes e especificidades de cada modal.

Capítulo I – Estrutura dos Transportes no Brasil

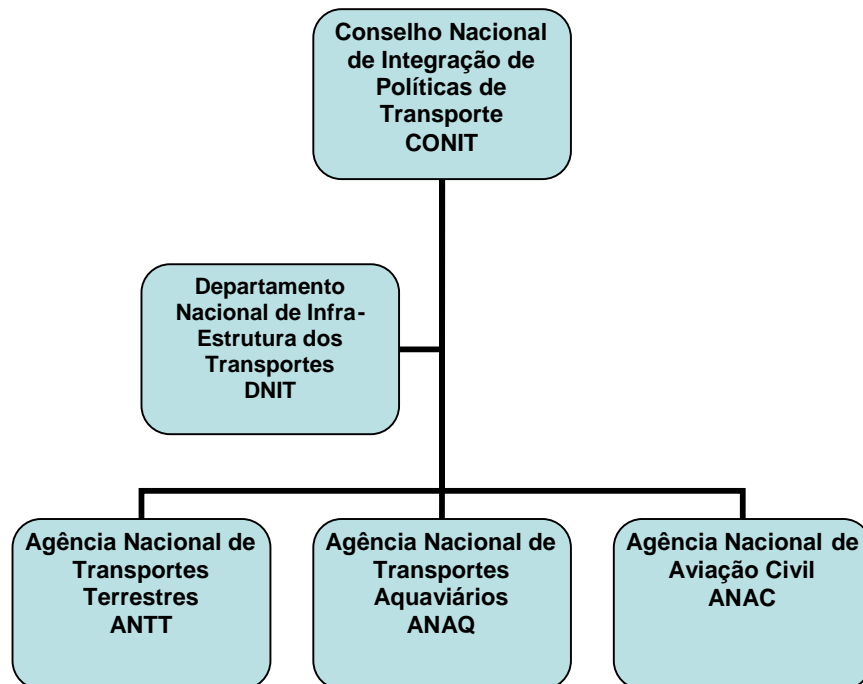
Em 2001, com a promulgação da Lei 10.223/01 o país reestruturou a estrutura administrativa dos transportes que passou a ser regulados por agências independentes. O objetivo destas mudanças foi romper com uma longa tradição de interferência política em assuntos de natureza técnica, como o da infra-estrutura logística o que levou o país, durante décadas, a criar ferrovias que vão do nada a lugar nenhum, a pavimentar estradas apenas porque atendiam a interesses de políticos locais e toda uma sorte de investimentos desconexos e sem planejamento que resultaram no que hoje se denomina Custo-Brasil.

Quanto à estrutura de administração dos transportes no país, a Lei 10.233/01 criou:

- a) O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- b) O Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- c) A Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- d) A Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- e) O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes

Em 2007, por meio de Medida Provisória, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil, complementando o quadro de agências em todos os modais de transportes. Ver Figura 1 – Estrutura do Sistema Federal de Transporte.

Figura 1 - Sistema Federal de Viação



O Sistema Federal de Viação (SFV), controlado pela União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação (SNV), formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Previsto no Artigo 178 da Constituição Federal, o Sistema Nacional de Viação (SNV) é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Infra-estrutura viária adequada, para efeito legal, é a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

- I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;
- II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;
- III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

Conselho Nacional de Políticas de Transporte

O CONIT é presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e tem como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e das Cidades .

É vinculado à Presidência da República com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com:

- a) as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;
- b) as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- c) a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados ;
- d) as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;
- e) a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa e da Justiça e à Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

No exercício das suas atribuições, cabe ao CONIT:

- a) propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais;
- b) definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário, vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, e pelo órgão regulador do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa, conforme estabelece a Lei Complementar no 97/99;

c) harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

d) aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as medidas específicas que implicarem a criação de subsídios;

e) aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional.

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT)

Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I– vias navegáveis;

II– ferrovias e rodovias federais;

III– instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;

IV – instalações portuárias.

São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; (Incluído pela Lei nº 11.314/06)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314/06)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.314 /06)

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Como objetivos gerais, a ANTT, com sede em Brasília e estatuto jurídico autônomo, tem por objetivos:

I - implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei 10.233/01;

II – regular e supervisionar 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.

Constituem a esfera de atuação da ANTT:

- I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

Além disso, é função da ANTT articular-se com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

Deve ainda articular-se com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

Atribuições Específicas no Transporte Rodoviário

Com relação ao transporte rodoviário, a ANTT possui as seguintes atribuições específicas:

- I - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;
- 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 os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;
- IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;
- V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;
- VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;
- VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública .

X – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

Atribuições Específicas no Transporte Ferroviário

Com relação ao transporte ferroviário, a ANTT possui as seguintes atribuições específicas:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados ;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ)

Em linhas gerais, os objetivos da ANTAQ, sediada em Brasília, são os mesmos que os da ANTT, quais sejam:

I - implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei 10.233/01;

II – regular e supervisionar 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.

Dentro da sua esfera de atuação, o transporte aquaviário, suas atribuições são:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, e 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 infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

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, 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 – controlar, acompanhar e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas, nos casos de serviços públicos de transporte de passageiros, fixando-as e homologando-as, em obediência às diretrizes formuladas pelo Ministro de Estado dos Transportes, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – promover estudos referentes 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 – 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;

X – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XI – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei 8.630/93 (Lei dos Portos);

XII – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei no 8.630/93;

XIII – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei no 8.630/93 (Lei dos Portos);

XIV – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública ;

XV – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XVI – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Depois de cinco anos tramitando no Congresso Nacional, a Lei 11.182, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) foi aprovada em 27 de setembro de 2005 e implantada em 20 de março de 2006.

A ANAC tem sua origem nas competências do DAC (departamento de Aviação Civil), que eram estabelecidas no art. 18 do Anexo I do Decreto 5.196/04, que dispunha: "...ao Departamento de Aviação Civil compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil". Portanto, em virtude dessa competência, o DAC qualificava-se como "autoridade aeronáutica", exercendo, por via de consequência, as atividades relacionadas a essa função pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86).

Com o advento da Lei 11.182/05, a atividade de autoridade aeronáutica foi transferida, com todas as suas responsabilidades, para a ANAC, pelo disposto no §2º do art. 8º desse dispositivo legal, confirmado pelo texto do art. 3º do Anexo I ao Decreto nº 5.731/06.

A existência da Agência Reguladora segue uma tendência mundial. Ela possui uma estrutura administrativa inovadora em relação ao modelo legal anterior, que regulava as atividades do DAC. Este era subordinado ao Comando da Aeronáutica, órgão militar integrante da estrutura do Ministério da Defesa. Já no caso da ANAC, a relação com o Ministério da Defesa é de vinculação.

Como agência reguladora independente, os seus atos administrativos visam a:

- a) manter a continuidade na prestação de um serviço público de âmbito nacional;
- b) preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos agentes públicos e privados responsáveis pelos diversos segmentos do sistema de aviação civil;
- c) zelar pelo interesse dos usuários;

- d) cumprir a legislação pertinente ao sistema por ela regulado, considerados, em especial, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei das Concessões, a Lei Geral das Agências Reguladoras e a Lei de criação da ANAC.

Atribuições e competências A ANAC tem o poder de:

- I - outorgar concessões de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;
- II - regular essas concessões;
- III - representar o Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;
- IV - aprovar os planos diretores dos aeroportos;
- V - compor, administrativamente, conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária (arbitragem administrativa);
- VI - estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária; contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;
- VII - reprimir e sancionar infrações quanto ao direito dos usuários;
- VIII - ampliar suas atividades na atuação em defesa do consumidor;
- IX - regular as atividades de administração e exploração de aeródromos exercida pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero).

Processo Decisório das Agências Reguladoras do Transporte

O processo decisório da ANTT e da ANTAQ obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

Quando a publicidade colocar em risco a segurança do País, ou violar segredo protegido, os registros correspondentes serão mantidos em sigilo.

As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

Os atos normativos das Agências somente produzem efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização.

Outorgas Públicas

Mediante procedimento de outorgas, as agências reguladoras dos transportes podem conceder, permitir ou autorizar a iniciativa privada a explorar a infra-estrutura de transportes pública.

As outorgas devem ser objeto de licitação pública e os contratos celebrados em consonância com a livre concorrência. Somente podem obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário,

terrestre e aéreo as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

Concessões

Concessão é um contrato entre o poder público e uma pessoa de direito privado, precedido de licitação pública, em que o poder público concede o uso e a exploração de um bem público, mediante repasse de uma parte dos ganhos ao tesouro. É o caso dos portos e das rodovias.

O contrato de concessão deve refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV – deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V – obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor evidenciado pela outorga, se for o caso;

VI – garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII – tarifas;

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX – receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI – critérios para reversibilidade de ativos;

XII – procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV – obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

Permissões

Permissão é um contrato para que a entidade privada explore uma atividade comercial livre, porém regulada pelo Estado. É caso das linhas de transporte de passageiros municipais, intermunicipais e interestaduais. Dependem de licitação.

Autorizações

As autorizações não dependem de licitações e se faz mediante liberdade de preços, tarifas e serviços. Deve-se apenas à necessidade regulatória do Estado em atividades econômicas. É o caso dos transportes rodoviários de carga que pode ser livremente explorada desde que a empresa esteja devidamente autorizada pelas agências reguladoras.