

**AVULSO NÃO
PUBLICADO. PARECER
NA CFT PELA
INCOMPATIBILIDADE.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.796-B, DE 2014 **(Do Sr. Washington Reis)**

Limita o valor da tarifa básica de pedágio cobrada pela utilização de infraestrutura rodoviária federal concedida; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. WILSON BESERRA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária (relatora: DEP. SIMONE MORGADO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a 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”*, para impor limite ao valor da tarifa básica de pedágio cobrada pela utilização de infraestrutura rodoviária federal concedida.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – a alínea b do inciso II do Art. 28 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 28.....

II -.....

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão, observado o que dispõe o § 4º do art. 34-A desta Lei;

.....(NR)”

II – o art. 34-A passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 34-A.....

§ 3º Tratando-se de infraestrutura rodoviária, o edital de licitação indicará, ainda, o valor máximo da tarifa básica de pedágio que se poderá cobrar, por quilômetro, no trecho a ser concedido, observado o nível de serviço que se deseja manter ou alcançar.

§ 4º O valor a que se refere o § 3º será igual ou inferior ao da tarifa-teto quilométrica, definido em lei.

§ 5º O valor da tarifa-teto quilométrica será reajustado anualmente, segundo critério definido pela ANTT.

§ 6º Na hipótese de se desejar manter ou alcançar nível de serviço cujos custos associados sejam incompatíveis com o valor da tarifa-teto

quilométrica, adotar-se-á modalidade de contratação prevista na Lei nº 11.079, de 2004. (NR)”

Art. 3º O valor da tarifa-teto quilométrica, aplicável a infraestrutura rodoviária federal concedida, é de cinco centavos de real.

Art. 4º Os contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que estejam em vigor deverão ser adaptados ao que dispõe o art. 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, com a redação que lhe foi dada por esta Lei, respeitada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro.

§ 1º Quando necessária a alteração do valor da tarifa básica de pedágio para adequá-la ao valor da tarifa-teto quilométrica, far-se-á o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos por intermédio da extensão do prazo contratual, da redução de encargos contratuais ou da criação de fontes de receita acessória e de projetos associados.

§ 2º Se inviável o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, proceder-se-á à encampação, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º O prazo máximo para a adaptação dos contratos em vigor é de um ano, contado da data em que esta Lei passar a vigorar.

Art. 5º. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste projeto de lei é simples: limitar o valor da tarifa básica de pedágio em rodovias federais. Por quê? A razão também é simples: porque não faz sentido econômico que se continue a pagar tarifas de pedágio cujo valor é substancialmente influenciado por circunstâncias que há muito deixaram de existir. De fato, na década dos noventa, período no qual as concessões rodoviárias federais foram retomadas no País, vivíamos época de enormes incertezas, recém-saídos da chamada “década perdida” e ainda aflitos com a possibilidade de o plano de estabilização da economia lançado em 1994 não se consolidar. Outro aspecto crucial: não tínhamos experiências relevantes com a concessão de rodovias à iniciativa privada. A rentabilidade do negócio era de difícil previsão, assim como o comportamento do governo federal no cumprimento de contratos. O resultado dessa confluência de dúvidas, é claro, não poderia ser outro: lances tarifários muito elevados nas licitações. E pior: com a inexperiência na gestão dos contratos, muitas revisões

tiveram lugar, o que produziu aumento importante em tarifas básicas cujo valor inicial já era alto.

Nas concessões rodoviárias que se seguiram às iniciais, no ano de 2007, observou-se uma significativa redução dos lances tarifários nos leilões, resultado de um ambiente econômico já estável e da experiência bem sucedida das delegações em curso. Se nas primeiras “privatizações” feitas pela União a tarifa básica quilométrica andou superando dez centavos de real, nas seguintes ela praticamente não ultrapassou cinco centavos de real, o que, vale destacar, é o que aqui se propõe como limite para a cobrança da tarifa por quilômetro.

Tendo o mercado já demonstrado que valores de tarifas básicas de pedágio bem inferiores aos dos contratos iniciais são perfeitamente factíveis e considerando que existem opções com as quais o governo federal pode contar para promover a adaptação de contratos sem macular o princípio do equilíbrio econômico-financeiro da exploração, penso que já é hora de se garantir equidade aos usuários de rodovia federal sob concessão, evitando que uns paguem muito mais do que outros por serviços que têm mais ou menos a mesma natureza. Enfim, não parece razoável que empresas e consumidores continuem a pagar a conta de um estado de coisas que há muito deixou de existir, mas cujos reflexos se propagam nas tarifas de pedágio exageradas que ainda se cobram.

Sendo o que tinha a dizer, peço o apoio dos Pares a este projeto de lei, esperando que a Casa contribua com os aperfeiçoamentos que se fizerem necessários.

Sala das Sessões, em 15 de julho de 2014.

Deputado **WASHINGTON REIS**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 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 IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I
Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

- a) (VETADO)
- b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;
- c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.
- d) prazos contratuais. [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre 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.

Subseção II
Das Concessões

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital. [*\(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: [*\(“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

VI - (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

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 devido 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.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia..

Art. 36. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica aos órgãos da Administração Pública direta, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou

fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I - cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);

II - cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III - que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

§ 5º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

LEI Nº 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 I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 7.796, de 2014, proposto pelo Deputado Washington Reis. A iniciativa tem o fito de estabelecer limite máximo para a tarifa básica de pedágio cobrada pela utilização de infraestrutura rodoviária federal sob concessão. Para tanto, altera os arts. 28 e 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, de sorte que os limites tarifários constantes dos contratos de concessão passem a estar de acordo com a tarifa-teto quilométrica, fixada na proposição em cinco centavos de real, valor a ser reajustado anualmente, acrescenta o projeto. Na hipótese de o valor da tarifa-teto quilométrica não ser compatível com o nível de serviço que se deseja prestar em determinada rodovia, a proposta determina a adoção de Parceria Público-Privada – PPP, no lugar da concessão tradicional. Segundo o projeto, os contratos em vigor deverão ser adaptados, de forma que passem a respeitar a tarifa-teto quilométrica, sem, contudo, terem ferido seu equilíbrio econômico-financeiro. Quando inviável o reequilíbrio do contrato, prevê-se a encampação do serviço, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995. O prazo determinado para as adaptações contratuais, afirma a iniciativa, é de um ano, contado da data em que a lei passar a vigorar.

Na justificção, o autor argumenta que não faz sentido econômico expor o usuário dos serviços a tarifas cuja construção deveu-se a conjuntura antiga, superada há muito. No julgamento de S.Exa., os valores que vigoram nas concessões rodoviárias recentes, bastante inferiores aos que se praticam nas primeiras concessões, dão prova de que é possível manter as infraestruturas sob exploração privada sem afrontar o consumidor.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta já foi examinada pelos relatores anteriores, nobres Deputados Alexandre Santos e Fernando Jordão. Por concordar inteiramente com os termos dos votos proferidos por S.Exas., passo a reproduzi-los.

“Vários estudos econométricos têm demonstrado que a procura por vias onde se cobra pedágio é inelástica, isto é, um determinado aumento percentual no preço do pedágio não dá ensejo a uma redução na demanda em percentual igual ou superior àquele. Isso indica que o usuário de rodovia tem limitações para contornar uma elevação de preço, submetendo-se a um aumento no custo da viagem por falta de boas alternativas. No Brasil, em vista da carência de outros modos e vias de transporte, essa dependência é ainda maior. Tal fragilidade do usuário, é claro, justifica a política de regulação de preço, quase sempre presente nas concessões, em especial nas de vias e obras de arte especiais.

Ocorre que a política de regulação, indispensável para proteger o bem-estar do consumidor ao longo da prestação de um contrato que permite ao particular explorar situação de quase monopólio natural, como são as rodovias, deve preocupar-se, já à partida, com o quanto cobrar do usuário como contraprestação do serviço oferecido. Essa preocupação, bastante óbvia hoje, foi de certa forma relativizada no primeiro ciclo de concessões, porquanto não havia ainda se consolidado ambiente macroeconômico propício a grandes investimentos, nem existia perspectiva firme da lucratividade do negócio, uma novidade para o setor privado no Brasil, o qual, diga-se de passagem, andava bem mais desconfiado, do que hoje, da intenção do poder público de cumprir contratos.

O fato de haver essa confluência de aspectos negativos acabou por levar o governo a permitir lances tarifários bastante elevados nos leilões de concessão rodoviária, como bem salientou o autor da proposta sob exame. Fosse de outra maneira, temiam as autoridades, podiam se frustrar as concorrências e restar inviabilizado todo o processo de “privatização”.

Passados quase vinte anos, percebe-se que os valores iniciais das tarifas básicas de pedágio das primeiras concessões, já altos na origem, ganharam corpo com acréscimos reais, devidos a revisões contratuais, realizadas por motivos diversos. Hoje, em comparação com as tarifas básicas que se praticam nas demais concessões, eles soam desarrazoados.

Algo precisava ser feito em relação a isso. Entendo que a proposição, em face do problema, toma um bom caminho.

Com efeito, não se trata de enxergar no projeto um ânimo hostil ao mercado nem de revisionismo. O princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos é preservado explicitamente na proposta. Ademais, o que está em jogo é, principalmente, a adoção de uma regra que mira o futuro, não o passado. Os contratos em vigor, na maioria dos casos, não precisarão sofrer alterações, pois já estão

conforme o limite pretendido. Restam, como se vinha advertindo, os contratos mais antigos, os das primeiras concessões de rodovias. Estes estão claramente em desajuste com o cenário econômico não dos dois ou três últimos anos, mas da última década, para dizer o mínimo. O que fazer em relação a eles, então?

O próprio projeto responde a essa pergunta relacionando opções para o gestor: alongamento do prazo contratual, redução de encargos ou criação de fontes de receitas acessórias. Todas eventualmente capazes de contornar uma redução da tarifa básica, a fim de resguardar o equilíbrio do contrato. Dever-se-á estudar caso a caso, evidentemente”.

O voto, assim, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.796, de 2014.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2017.

Deputado WILSON BESERRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.796/2014, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Wilson Beserra.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hugo Leal, João Derly, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Lázaro Botelho, Lelo Coimbra, Lucio Mosquini, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 7.796, de 2014, de autoria do Deputado Washington Reis, objetiva limitar “o valor da tarifa básica de pedágio cobrada pela utilização de infraestrutura rodoviária federal concedida”.

Conforme despacho da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, o Projeto em exame deve ser apreciado pela Comissão de Viação e Transportes, por esta Comissão de Finanças e Tributação e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O exame da Comissão de Finanças e Tributação deverá dar-se com respeito unicamente à adequação financeira e orçamentária da proposição a que se refere o art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Em 30/8/2017, a Comissão de Viação de Transportes aprovou unanimemente o PL n.º 7.796/2014, nos termos do parecer do Relator, Deputado Wilson Beserra.

Em 31/8/2017, o Projeto foi recebido por esta Comissão de Finanças e Tributação.

Encerrado o prazo para sua apresentação, nenhuma emenda foi oferecida ao Projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nos termos da letra *h* do inciso X do art. 32 do RICD, compete a esta Comissão o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual.”

O PL n.º 7.796/2014 pretende, entre outras providências, acrescentar os seguintes §§ 3º ao 6º ao art. 34-A da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001:

§ 3º Tratando-se de infraestrutura rodoviária, o edital de licitação indicará, ainda, o valor máximo da tarifa básica de pedágio que se poderá cobrar, por quilômetro, no trecho a ser concedido, observado o nível de serviço que se deseja manter ou alcançar.

§ 4º O valor a que se refere o § 3º será igual ou inferior ao da tarifa-teto quilométrica, definido em lei.

§ 5º O valor da tarifa-teto quilométrica será reajustado anualmente, segundo critério definido pela ANTT.

§ 6º Na hipótese de se desejar manter ou alcançar nível de serviço cujos custos associados sejam incompatíveis com o valor da tarifa-teto quilométrica, adotar-se-á modalidade de contratação prevista na Lei nº 11.079, de 2004.

Adicionalmente, o Projeto em análise objetiva aprovar os seguintes arts. 3º e 4º:

Art. 3º O valor da tarifa-teto quilométrica, aplicável à infraestrutura rodoviária federal concedida, é de cinco centavos de real.

Art. 4º Os contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que estejam em vigor deverão ser adaptados ao que dispõe o art. 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, com a redação que lhe foi dada por esta Lei, respeitada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro.

§ 1º Quando necessária a alteração do valor da tarifa básica de pedágio para adequá-la ao valor da tarifa-teto quilométrica, far-se-á o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos por intermédio da extensão do prazo contratual, da redução de encargos contratuais ou da criação de fontes de receita acessória e de projetos associados.

§ 2º Se inviável o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, proceder-se-á à encampação, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º O prazo máximo para a adaptação dos contratos em vigor é de um ano, contado da data em que esta Lei passar a vigorar.

Quando o Projeto em exame cria uma “tarifa-teto quilométrica” e impõe (art. 4º) que os atuais contratos sejam adaptados aos ditames que pretende inaugurar, dá ensejo a que ocorra um aumento de despesas públicas da União, por conta da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro desses contratos relativos a concessões rodoviárias atualmente em vigor.

Esse cenário de oneração adicional dos cofres públicos federais poderia tornar-se realidade, sobretudo, por dois motivos. O primeiro decorre das disposições do § 2º do art. 4º do Projeto, que consideram a possibilidade de encampação, quando da extinção da concessão na eventualidade de se revelar inviável o reequilíbrio econômico-financeiro do respectivo contrato por outras formas. E, em se configurando tal hipótese, incumbiria ao poder público, como determinam os arts. 36 e 37 da Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a responsabilidade pelo eventual prévio pagamento de indenização ao concessionário.

O segundo motivo relaciona-se com o que dispõe o proposto § 6º a ser acrescentado ao art. 34-A da Lei n.º 10.233/2001, combinado com a necessidade de adaptação das concessões ora em vigor às determinações desse mesmo artigo. Caso fosse necessária, como prevê o § 6º, acima, a adoção da modalidade de contratação por parceria público-privada, disciplinada na Lei n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a União passaria a contribuir, diferentemente do que ocorre na atual sistemática de outorga de concessões rodoviárias, com contraprestação pecuniária ao parceiro privado, nos moldes do que prescreve o § 1º do art. 2º da Lei de 2004.

Ao mesmo tempo, o art. 112 da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2018 – LDO 2018 (Lei n.º 13.473, de 8 de agosto de 2017) exige que “as proposições legislativas e as suas emendas, conforme o art. 59 da Constituição, que, direta ou indiretamente, **importem ou autorizem** diminuição de receita ou **aumento de despesa da União**, deverão estar acompanhadas de **estimativas desses efeitos** no exercício em que entrarem em vigor e nos dois exercícios subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e **correspondente compensação**, para efeito de adequação orçamentária e financeira e compatibilidade com as disposições constitucionais e legais que regem a matéria” (grifos nossos).

Verifica-se, no entanto, que o Projeto de Lei n.º 7.796/2014, contrariamente ao determinado pela LDO 2018, não se encontra acompanhado de qualquer estimativa do aumento de despesa da União a que dá ensejo ou da necessária compensação financeira.

Pelo exposto, manifestamo-nos pela INCOMPATIBILIDADE FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA do Projeto de Lei n.º 7.796, de 2014.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 2018.

Deputada SIMONE MORGADO
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 7.796/2014, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Simone Morgado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Renato Molling - Presidente, Julio Lopes - Vice-Presidente, Aelton Freitas, Enio Verri, João Paulo Kleinübing, José Guimarães, Júlio Cesar, Leonardo Quintão, Lucio Vieira Lima, Marcus Pestana, Miro Teixeira, Pauderney Avelino, Pedro Paulo, Simone Morgado, Soraya Santos, Uldurico Junior, Vicente Candido, Walter Alves, Yeda Crusius, Afonso Florence, Alessandro Molon, Bruna Furlan, Carlos Henrique Gaguim, Celso Maldaner, Christiane de Souza Yared, Covatti Filho, Eduardo Cury, Esperidião Amin, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Giuseppe Vecchi, Helder Salomão, Hildo Rocha, Izalci Lucas, Jerônimo Goergen, Keiko Ota, Lucas Vergilio, Márcio Biolchi, Mário Negromonte Jr., Paulo Teixeira e Rodrigo Martins.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2018.

Deputado RENATO MOLLING
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
