

## PROJETO DE LEI 7.796/2014

### 1. Síntese da Matéria:

O Projeto de Lei n.º 7.796/2014 objetiva limitar “o valor da tarifa básica de pedágio cobrada pela utilização de infraestrutura rodoviária federal concedida”. É criada uma “tarifa-teto quilométrica” e impõe-se (art. 4º) que os atuais contratos sejam adaptados aos ditames que se pretende inaugurar.

### 2. Análise:

O Projeto dá ensejo a aumento de despesas da União, 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 8.987/1995, 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 11.079/2004, 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.

Verifica-se, no entanto, que o Projeto, 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.

### 3. Resumo:

O PL n.º 7.796/2014 encontra-se **incompatível** com a legislação financeira e orçamentária vigente.

Brasília, 18 de maio de 2018.

**Núcleo de Infraestrutura**  
**Edson Martins de Moraes**