

PROJETO DE LEI Nº , DE 2014
(Do Sr. WASHINGTON REIS)

Limita o valor da tarifa básica de
pedágio cobrada pela utilização de
infraestrutura rodoviária federal concedida.

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 de de 2014.

Deputado **WASHINGTON REIS**