

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.796, DE 2014

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

Autor: Deputado WASHINGTON REIS

Relator: Deputado ALEXANDRE SANTOS

I - RELATÓRIO

Cumpre a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 7.796, de 2014, proposto pelo Deputado Wellington 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 justificação, 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

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, portanto, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.796, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado ALEXANDRE SANTOS

Relator