

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.217, DE 2015

Acrescentar o § 5º ao artigo 15 da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, para prevê, no julgamento de licitações de novas concessões ou renovações de Rodovias Federais e Estaduais, a exigência da combinação dos critérios maior oferta e menor valor de tarifa.

Autora: Deputada ANA PERUGINI

Relator: Deputado SILAS FREIRE

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta o § 5º ao artigo 15 da Lei nº 8.987, de 2015, para tornar obrigatória a combinação dos critérios maior oferta e menor valor de tarifa no julgamento de licitações de novas concessões de rodovias federais e estaduais, bem como nas renovações dos contratos em vigor.

A ilustre Autora argumenta que a alteração se faz necessária porque as concessões realizadas com base no critério de maior oferta (maior outorga), invariavelmente, concorrerão para tarifas mais altas. Assim, para resguardar o poder aquisitivo do consumidor e não se distanciar do objetivo de alcançar a modicidade tarifária, o Poder Concedente deve combinar a maior oferta com a menor tarifa.

Esta possibilidade de combinação já existe, encontrando-se positivada no inciso III do artigo 15 da Lei de Concessões. No entanto, o

projeto ora em análise inova ao tornar tal combinação obrigatória para concessões rodoviárias.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

No Brasil, a concessão da infraestrutura rodoviária foi motivada pela acentuada escassez de recursos públicos, que levou a uma crescente deterioração da qualidade das rodovias, exigindo vultosos investimentos para recuperação, manutenção, operação e ampliação da malha.

A política de concessão tem melhorado as condições das rodovias pedagiadas, fato constatado pelas pesquisas de condições de rodovias divulgadas pela Confederação Nacional do Transporte, que, ano após ano, comprovam a supremacia da qualidade das rodovias concedidas em face das administradas pelo Poder Público. Não é por acaso. No último ano, as concessionárias investiram cerca de R\$ 8 bilhões em pouco mais de 17.000 quilômetros, contra R\$ 5 bilhões do DNIT em 54.000 quilômetros. Com a crise fiscal, esta diferença deve se acentuar.

Em relação à questão específica do critério de julgamento, observo que a alteração do artigo 15 da Lei 8.987, de 1995, pela Lei nº 9.648, de 1998, veio solucionar alguns problemas de interpretação legal, imbricados com o tema básico do confronto entre a Lei Geral de Licitações (Lei nº 8.666, de 1993) e a Lei de Concessões. A redação atual já não admite dúvidas, deixando claro que deverá ser selecionado um critério entre as seguintes alternativas: menor valor de tarifa; maior oferta; a combinação, dois a dois, dos critérios anteriores; melhor proposta em razão da combinação dos critérios menor valor de tarifa com melhor técnica; melhor proposta em razão da combinação dos critérios maior oferta e melhor técnica; além da maior outorga após qualificação de propostas técnicas.

A Lei de Concessões, como se vê, disponibiliza associações específicas de critérios, sendo que cada uma delas deve adequar-se a características distintivas e tipicidade de cada objeto da concessão.

De fato, a combinação que se pretende tornar obrigatória não é muito utilizada. Isso porque o § 1º ao artigo 15 adverte que a aplicação do inciso III só será admitida quando a regra editalícia o estabelecer, com regras e fórmulas precisas para a respectiva avaliação econômico-financeira. Um ponto relevante é garantir-se que tais especificações não deem margem a qualquer laivo de subjetividade, sobretudo quanto à avaliação econômica, que não deve jamais subtrair-se às regras de mercado.

Assim, é possível perceber que já existe a possibilidade de combinar maior oferta e menor tarifa, cabendo ao gestor modelar como tal combinação será julgada.

É preciso destacar que há um risco concreto para o Programa de Investimentos em Logística – PIL, cujas concessões rodoviárias para a nova etapa encontram-se em fase final de modelagem. O modelo consolidado elegeu, como critério de julgamento, o previsto no inciso I do artigo 15 da Lei de concessões: menor tarifa do serviço público. Isso quer dizer que a aprovação do projeto de lei, ora em debate, jogaria para a estaca inicial todo programa rodoviário. Novas discussões seriam necessárias e o novo modelo deveria novamente se submeter ao crivo do Tribunal de Contas da União, com repercussão inquestionável nos prazos para lançamento dos editais.

Somente os investimentos em infraestrutura serão capazes de romper com o círculo vicioso na qual estamos inseridos, em que a instabilidade política e regulatória gera baixo investimento interno e externo, que por sua vez afeta dramaticamente o crescimento e proporciona mais insatisfação e conflito social.

Encontramo-nos em uma encruzilhada. Ou crescemos ou sucumbimos. Por mais meritório que o projeto seja, não podemos, neste momento de turbulência econômica, permitir mais dúvidas sobre os modelos, já tão debatidos com o mercado. Para atrairmos investidores, é necessário garantir a estabilidade regulatória, não concorrendo para a troca dos riscos gerenciáveis, inerentes aos contratos de concessão e mitigados pela administração dos preços e das taxas de retorno, pelo risco político.

Por estas razões, por entender que o projeto traz mais risco do que benefícios e pode contribuir para o postergamento das ações previstas no PIL, somos, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, pela **rejeição do PL nº 3.217, de 2015**.

2015.

Sala da Comissão, em de dezembro de

Deputado SILAS FREIRE
Relator