CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI N.º 7.796, DE 2014

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

Autor: **Deputado WASHINGTON REIS**

Relatora: **Deputada SIMONE MORGADO**

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 13 de junho de 2018.

Deputada SIMONE MORGADO
Relatora