

CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021. (Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a fim de incluir diretrizes para a destinação dos recursos oriundos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão de rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei cria diretrizes para destinação dos recursos oriundos de pagamento ao poder concedente pelas outorgas da concessão de rodovias federais.

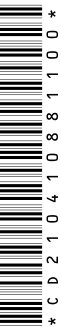
Art. 2º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida com o seguinte Capítulo I - A:

“Capítulo I - A

DA DESTINAÇÃO DE RECURSOS ORIUNDOS DE PAGAMENTO AO PODER CONCEDENTE PELA OUTORGA DA CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS

Art. 5-A Dos recursos oriundos de pagamento pela outorga de concessão de lotes de rodovias federais, 75% (setenta e cinco por cento) do montante deverão ser revertidos para a conta da concessão e 25% (vinte e cinco por cento) deverão ser destinados a investimentos em outras rodovias da malha rodoviária federal não pertencente à concessão, administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT, desde que localizada nas Unidades da Federação abrangidas pelo Lote Rodoviário leiloado.

Art. 5-B Os recursos oriundos de pagamento discriminados no artigo anterior deverão ser utilizados de forma a apresentar uma configuração



CÂMARA DOS DEPUTADOS



equilibrada de investimentos entre as Unidades da Federação envolvidas no lote rodoviário leiloado, proporcional à extensão do sub trecho concedido localizado em cada Estado.

Art. 5-C A Agência Nacional de Transporte Terrestres - ANTT deverá fazer a gestão da destinação dos recursos oriundos de pagamento pela outorga a fim de garantir a proporcionalidade e tempestividade dos investimentos nos Estados abrangidos pelo lote rodoviário da concessão.

Art. 5-D Os recursos destinados a investimentos em outras rodovias da malha rodoviária federal não pertencente à concessão deverão ser utilizados após apresentação de Plano de Investimentos elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT, com a participação da sociedade.

Art. 5-E Os recursos oriundos de pagamento pela outorga deverão ser utilizados:

I - No implemento de outras melhorias dos trechos rodoviários do lote licitado, que não previstas no Plano de Exploração da Rodovia;

II - No reequilíbrio financeiro da concessão, de forma a evitar majorações excessivas ou promover a redução da tarifa de pedágio;

III - Na inclusão de novos trechos na cobertura da concessão, especificamente em sistemas rodoviários alimentadores, ou aliviadores, que se configurem como alternativa a impossibilidade de ampliação de capacidade para o escoamento do tráfego da via concedida em trechos urbanos adensados no seu entorno; e

IV - Na inclusão nos trechos de cobertura da concessão, de segmentos rodoviários federais adjacentes e dependentes do eixo rodoviário pertencente ao lote de rodovias concedido, somente para fins de manutenção e conserva.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



JUSTIFICATIVA

A concessão de um serviço público nada mais é do que a delegação desse serviço a uma pessoa jurídica ou a um consórcio de empresas. É realizada pelo poder concedente, mediante licitação, possui deveres e obrigações de ambas as partes e tem validade por período determinado, definidos em contrato.

Até recentemente, a Administração Pública Federal define o critério de decisão dos leilões de outorga de concessão de rodovias federais pelo maior deságio da tarifa teto ofertado e utiliza o valor de recursos oriundos de pagamento pela outorga como parâmetro de desempate, revertendo estes recursos ao Tesouro para uso conforme conveniência da União.

Porém, os valores de pagamento pela outorga arrecadados nos leilões têm extrapolado as necessidades de financiamento dos investimentos previstos no Plano de Exploração da Rodovia da concessão, onerando ainda mais o usuário da malha rodoviária concedida. Muito raramente, este recurso é reinvestido em vias federais localizadas no território servido pela concessão outorgada, tendo como resultado que, indiretamente, o usuário é “tributado” através da tarifa para financiar projetos em outras Unidades da Federação.

Recentemente, o Ministério de Infraestrutura - Minfra mudou este paradigma, tornando mais justa a aplicação dos recursos oriundos de pagamento pela outorga advindos dos leilões para concessão de rodovias. Esta mudança foi ensejada pelo fato de que o Tribunal de Contas da União acolheu, parcialmente, a representação de congressistas do Tocantins (012.924/2021-0) para recomendar que o Minfra e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) adotem as medidas necessárias, durante a execução contratual da concessão da BR-153, para utilizar o saldo de recursos vinculados, de modo a priorizar a antecipação de obrigações de investimentos prioritários no Estado.

O objetivo da representação foi evitar que investimentos previstos para serem implementados no Estado, e que só seriam realizados após 20 anos de concessão, fossem tributados dos usuários de Tocantins por todo esse período, mas as obras iniciais seriam somente realizadas no período inicial de 20 anos, em Goiás, o que se configuraria como uma injustiça tributária. A questão foi



CÂMARA DOS DEPUTADOS



cionada pelo Minfra, após a recomendação do TCU, que garantiu a utilização de 75% do valor da outorga do leilão da concessão da BR-153 para financiar as obras de duplicação do trecho localizado no Tocantins.

A mesma prática foi adotada pelo Minfra para o leilão do Lote PR Vias, que está em processo de licitação que também prevê a reversão de 75% do valor do pagamento pela outorga para a conta da concessão.

Nesta esteira, esta proposta de alteração da Lei nº 8.987/1995 pretende extinguir os desequilíbrios tributários advindos dos Pagamentos de Outorgas para concessão de rodovias federais que gera uma tributação indireta imposta ao usuário, mas, ao mesmo tempo, pode gerar benefícios sócio econômicos na região abrangida pela concessão, o que também reverterá em benefícios para as contas da União.

Os recursos de pagamento de outorga são submetidos às diretrizes para reinvestimento na malha rodoviária federal das Unidades da Federação às quais pertencem ao lote concedido, distribuindo-os proporcionalmente, contribuindo para o desenvolvimento de projetos específicos de melhoria da malha rodoviária federal de todo o Estado, inclusive em rodovias que servem como sistema alimentador ou aliviador de fluxo de tráfego.

Por outro lado, a União deixará de ser obrigada a prover recursos orçamentários para investimento em diversas rodovias destas UFs abrangidas pelo lote concedido, permitindo o direcionamento dos impostos e outros recursos do Tesouro para outras rodovias federais nos demais Estados.

Nestes termos, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala das Sessões, de de 2021.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ

