

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 2.084, DE 2021

Apensado: PL nº 2.543/2021

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.

**Autor:** Deputado HUGO LEAL

**Relator:** Deputado CARLOS CHIODINI

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, de autoria do ilustre Deputado Hugo Leal, prevê que 75% dos recursos oriundos do pagamento pela outorga de lotes de rodovias federais sejam revertidos para a conta da concessão e que 25% sejam destinados a investimentos em outras rodovias federais não pertencentes à concessão, desde que localizadas em Unidade da Federação atendida pelo trecho rodoviário leiloado.

O projeto estabelece que esses recursos deverão ser utilizados de forma a apresentar uma configuração equilibrada de investimentos entre as Unidades da Federação, proporcional à extensão do subtrecho concedido localizado em cada Estado. Define, ainda, que a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) promova a destinação dos recursos oriundos dos pagamentos pela outorga, a fim de garantir a proporcionalidade e tempestividade dos investimentos nos Estados atendidos pelo lote rodoviário objeto da concessão.

Também prevê que os recursos destinados a investimentos em outras rodovias federais não pertencentes à concessão deverão ser utilizados após apresentação de plano de investimentos elaborado pelo Departamento

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216501077500>



Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com a participação da sociedade. De acordo com o PL, os recursos oriundos do pagamento pela outorga deverão ser utilizados: (I) no implemento de outras melhorias dos trechos rodoviários do lote licitado, 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 à 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.

O Projeto de Lei nº 2.543, de 2021, apensado, também de autoria do Deputado Hugo Leal, apresenta texto quase idêntico ao do projeto principal. Inclui, entretanto, a ressalva para utilização da parcela de 25% do valor da outorga, ao prever que devem ser priorizados trechos de rodovias federais localizados nos Municípios abrangidos pelo lote rodoviário leiloado. Também estabelece que, para definição dos investimentos, sempre deverão ser ouvidas as comunidades atingidas, bem como a autoridade de trânsito com circunscrição sobre o respectivo trecho de rodovia federal.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame, de autoria do ilustre Deputado Hugo Leal, traz uma série de regras a serem observadas na destinação dos recursos oriundos do pagamento da outorga por trecho rodoviário da malha federal.



Em primeiro lugar, prevê que 75% dos recursos oriundos do pagamento pela outorga de lotes de rodovias federais sejam revertidos para a conta da concessão e que 25% sejam destinados a investimentos em outras rodovias federais não pertencentes à concessão, localizadas nos Estados abrangidos pelo lote rodoviário leiloado. Ainda estabelece que esses recursos deverão ser utilizados de forma proporcional à extensão do trecho concedido em cada Estado e que a ANTT faça a gestão desses recursos, distribuindo-os de forma proporcional, conforme plano de investimentos elaborado pelo Dnit, com participação da sociedade.

De acordo com o PL, os recursos oriundos de pagamento pela outorga deverão ser utilizados: (I) no implemento de outras melhorias dos trechos rodoviários do lote licitado, 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, que se configurem como alternativa à impossibilidade de ampliação de capacidade da via concedida em trechos urbanos adensados no seu entorno; e (IV) na inclusão de novos segmentos rodoviários federais adjacentes e dependentes do eixo rodoviário concedido, somente para fins de manutenção e conservação.

Entendemos a preocupação do Autor da proposta em análise, pois os recursos arrecadados com a concessão de rodovias por meio de pagamento de outorga têm sido, historicamente, direcionados para o Tesouro Nacional, sem qualquer destinação específica. Desse modo, esses recursos tanto podem ser utilizados para ampliação e manutenção da malha viária quanto podem simplesmente ser utilizados para fins de composição do saldo das contas públicas. De fato, configura-se uma grande injustiça do ponto de vista fiscal exigir o pagamento de outorga, que na verdade acaba refletindo em tarifas mais altas, e direcionar os recursos arrecadados para outras finalidades que não obras de melhoria do trecho rodoviário no qual foi gerada a tarifa. Quando se utiliza o critério de maior valor de outorga, onera-se o usuário do trecho concedido, uma vez que os valores aportados irão compor a base de cálculo referente às tarifas de pedágio. Ou seja, cobra-se do usuário do trecho



rodoviário montante não proporcional aos investimentos necessários para obras de melhoria e manutenção do segmento concedido.

Assim, consideramos absolutamente pertinentes e necessárias as mudanças propostas na legislação, com a finalidade de tornar mais justas e economicamente viáveis as tarifas pagas pelos usuários das rodovias concedidas.

O Projeto de Lei nº 2.543, de 2021, apensado, também de autoria do Deputado Hugo Leal, além das disposições constantes no projeto principal, inclui dispositivo que restringe ainda mais a utilização da parcela de 25% do valor da outorga a ser aplicado em trechos rodoviários não concedidos. Propõe o apensado que esse montante seja utilizado nos trechos de rodovias federais localizados apenas nos limites dos Municípios nos quais está inserido o lote rodoviário concedido. Também estabelece que, para definição dos investimentos, sempre deverão ser ouvidas as comunidades atingidas e a autoridade de trânsito com circunscrição sobre o trecho concedido.

Diferentemente do previsto no projeto de lei principal, entendemos que restringir a utilização da parcela de 25% destinada a trechos não concedidos apenas nas áreas dos Municípios cortados pelas rodovias concedidas não parece ser solução tecnicamente adequada. Como o transporte rodoviário é atividade bastante dinâmica, ao longo do período da concessão poderá ser necessária a construção de novos trechos rodoviários alimentadores do segmento concedido, sem que, necessariamente, a solução técnica apontada seja cruzar o território dos Municípios hoje abrangidos pela concessão. Dessa forma, ainda que concordemos com a limitação de aplicação dos recursos aos limites geográficos das unidades da Federação nas quais se insere o segmento rodoviário concedido, entendemos que limitar a aplicação desses recursos ao território dos Municípios poderá acarretar prejuízos ao desenvolvimento da política nacional de transportes. A segunda parte do projeto apensado, por sua vez, é redundante, visto que já consta a exigência de participação social na porção inicial dos dois projetos.

Não obstante a nossa concordância com o mérito da proposição principal, a sua inserção na Lei nº 8.987, de 1995, que “Dispõe



sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, talvez não seja a forma mais adequada de introduzir tais comandos em nosso ordenamento jurídico. O referido texto legal não apresenta disposições aplicáveis aos setores econômicos, particularmente, mas as diretrizes a serem seguidas pela administração pública nos processos de delegação dos serviços em todas as atividades. Portanto, inserir regras para a concessão rodoviária no referido diploma legal mostra-se incorreto do ponto de vista da técnica legislativa.

Optamos, portanto, por inserir as modificações no texto da Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e da criação da ANTT, da Antaq e do Dnit. Nesse diploma legal constam as diretrizes para a outorga dos transportes terrestres e aquaviários, estabelecendo as modalidades de delegação a serem empregadas em cada caso, bem como a atribuição dos órgãos federais que atuam no setor. Portanto, entendemos que as regras para a distribuição dos recursos oriundos dos processos de outorga de rodovias estarão inseridas de forma mais coerente nessa Lei, com alguns ajustes de redação que se mostram necessários para acomodar tais dispositivos em seu texto.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO dos Projetos de Lei nº 2.084, de 2021, e nº 2.543, de 2021, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI

Relator



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.084, DE 2021 (E AO APENSADO, PL Nº 2.543, DE 2021)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para incluir normas para a destinação dos recursos oriundos do pagamento de outorga pela concessão de rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para incluir normas para a destinação dos recursos oriundos do pagamento de outorga pela concessão de rodovias federais.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 37-A. Pelo menos 75% (setenta e cinco por cento) dos recursos oriundos do pagamento de outorga pela concessão de trecho da malha rodoviária federal deverá ser revertido para a conta da concessão.

Parágrafo único. Os valores remanescentes da outorga, não aplicados na forma do *caput*, deverão ser destinados a investimentos em outros segmentos rodoviários federais não pertencentes à concessão.”

“Art. 37-B. Os recursos previstos no art. 37-A deverão ser distribuídos de forma proporcional à extensão do trecho de rodovia concedido localizado em cada Estado.”

“Art. 37-C. Os recursos destinados a investimentos na forma do parágrafo único do art. 37-A deverão ser aplicados com base no plano de investimentos elaborado pelo Dnit, com a participação da sociedade, na forma do regulamento.”



“Art. 37-D. Os recursos oriundos de pagamento pela outorga deverão ser utilizados:

I – no implemento de melhorias do trecho rodoviário concedido, 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 no contrato de concessão, especificamente em sistemas rodoviários alimentadores ou aliviadores, que se configurem como alternativa à impossibilidade de ampliação da capacidade de tráfego da via concedida; e

IV – na manutenção e conservação de segmentos rodoviários federais adjacentes e dependentes do trecho rodoviário concedido.”

“Art. 37-E. A ANTT fará a gestão dos recursos oriundos do pagamento pela outorga das rodovias concedidas, a fim de garantir a proporcionalidade e tempestividade dos investimentos nos Estados abrangidos pelo lote rodoviário da concessão.”

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

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI  
Relator

