



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.313, DE 2021

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2011, para estabelecer o critério de menor valor da tarifa do pedágio para julgamento das licitações de concessão de rodovias federais e a exigência em edital de prestação de seguro-garantia.

**Autor:** Deputado LUCIANO DUCCI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

#### I - RELATÓRIO

Por força da alínea “c”, inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 2.313, de 2021. A proposta tenciona determinar que nas concessões de infraestrutura rodoviária seja adotada apenas a menor tarifa como critério de julgamento das propostas. Estabelece, ainda, proibição de definição de tarifa mínima nos editais e a exigência, em edital, de prestação de seguro-garantia.

Na justificação, o autor sustenta que o Estado não possui informações e expertise necessária para arbitrar corretamente o valor adequado da tarifa a ser definida como mínima, o que poderia gerar distorções prejudiciais ao usuário. Ainda, argumenta que a utilização de valores de outorga no processo de julgamento transforma as concessões rodoviárias em mecanismo de obtenção de recursos para os cofres públicos, o que destoa do seu objetivo primário de prestação de serviço público.

O Deputado Reinhold Stephanes Junior apresentou emenda na qual propõe que os contratos de concessão prevejam “isenção da tarifa de pedágio aos usuários de municípios que possuem estradas municipais, vicinais, estradas que margeiam a rodovia que tenha a praça de pedágio”.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

A matéria foi distribuída a esta Comissão para análise de mérito e, em seguida, terá o mérito e a adequação financeira e orçamentária avaliados pela Comissão de Finanças e Tributação. A constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa serão apreciadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposta obedece ao rito ordinário de tramitação e está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O Projeto de Lei em análise visa a alterar regras para a elaboração de editais de concessão de infraestrutura rodoviária. Propõe que seja adotada apenas a menor tarifa como critério de julgamento das propostas e que não se permita definição de tarifa mínima nos editais. Além disso, impõe a contratação de seguro-garantia “para que a seguradora se comprometa, na hipótese de inadimplemento da concessionária, a assumir a responsabilidade pela execução e conclusão das obras previstas”.

Não obstante a boa intenção do Autor ao visar à garantia da modicidade das tarifas de pedágio, acreditamos que a medida não se harmoniza com a política de regulação atualmente implementada e resgata um modelo que já se mostrou ineficaz.

Antes de tudo, é preciso compreender que os contratos de concessão de infraestrutura de modo geral, e os de rodovias especificamente, são arranjos sofisticados nos quais a longa duração, o montante elevado de recursos envolvidos, a complexidade do objeto e as incertezas envolvidas impõem a adoção de regras adaptáveis. A busca por mecanismos de regulação flexíveis o suficiente para lidar com tantos elementos de difícil previsão não comporta a imposição de regras sem uma reflexão profunda de seus impactos no curto, médio e longo prazo.

O julgamento de propostas com base apenas na menor tarifa, sem a definição de valor mínimo, soa, em um primeiro momento, como o





caminho adequado no trato com a coisa pública. Embora esse raciocínio funcione para compras públicas ou contratações de menor complexidade, para a seleção de concessionário de serviço público, no âmbito da infraestrutura rodoviária, essa lógica pode gerar consequências indesejadas.

Na prática, ao permitir o deságio ilimitado da tarifa, o edital encorajaria a apresentação de propostas agressivas, nas quais os riscos e imprevisibilidades, naturais desse tipo de empreendimento, poderiam ser subestimados. O vencedor do certame nessas condições não teria recursos suficientes para honrar os compromissos de manutenção, prestação de serviços e expansão da infraestrutura, assumidos quando da assinatura do contrato. Ainda que o contrato e a Lei prevejam sanções à empresa, isso não altera o fato de que as obras continuariam incompletas, a condição da pista permaneceria aquém do desejado e o nível do serviço entregue à população decepcionaria. Esse cenário, longe de ser apenas teoria, vem sendo observado no caso concreto, com pedidos de devolução de trechos rodoviários sendo protocolados na ANTT por concessionárias que não encontram meios de honrar os contratos firmados.

A modelagem adotada nos novos editais, por sua vez, combina limite mínimo para a tarifa e maior valor de outorga. Esse mecanismo cria, para o concessionário, a necessidade de execução do objeto do contrato, para que o investimento feito inicialmente seja amortizado. Além disso, gera-se uma reserva financeira que pode ser utilizada em posteriores reequilíbrios contratuais e outras situações excepcionais.

Com relação à imposição de contratação de seguro-garantia, os contratos atuais já preveem mecanismo com objetivo semelhante ao almejado pelo Autor. As contas vinculadas são contas especiais administradas pelos bancos e cuja movimentação somente pode acontecer em situações especificadas em contrato. No caso do leilão da BR-153/414/080/GO/TO, por exemplo, o modelo proposto relacionou o valor de outorga oferecido pelos licitantes a um montante a ser depositado nessa conta, com vistas a cobrir desequilíbrios econômico-financeiros do contrato e garantir a exequibilidade da proposta.



\* C D 2 1 7 0 7 2 2 8 2 4 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

Apresentação: 22/11/2021 10:47 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 2313/2021  
PRL n.1

Entendo que não há que se invocar o princípio da modicidade tarifária para sustentar a proposta original, pois isso implicaria, com base no exposto, em colocar em risco outros princípios do serviço público como a regularidade, continuidade, eficiência e até mesmo a segurança. Ao sopesar esses valores, entendemos que o modelo atual tem melhores condições de atingir os objetivos do serviço público concedido.

Por fim, em relação à emenda apresentada, que visa a isentar do pagamento da tarifa os moradores de municípios onde se localizam as praças de pedágio, acreditamos que a medida não deva ser acatada. Tal discriminação configuraria privilégio injustificado aos cidadãos de um município em detrimento de outros. Todos os usuários da rodovia usufruem dos serviços como socorro mecânico e atendimento pré-hospitalar além do pavimento e sinalização adequados.

Além disso, a Lei nº 14.157, de 1 de junho de 2021, trouxe o sistema de livre passagem (free-flow), que permitirá a cobrança do pedágio proporcionalmente ao trecho da via efetivamente utilizado e também a possibilidade de “concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia”. Convém mencionar que as prefeituras recebem recursos relativos ao ISSQN e outras verbas decorrentes da atuação da concessionária em seu território, o que possibilita melhorias no sistema viário local e a oferta de benefícios para os cidadãos do município onde a praça está localizada.

Pelo exposto, votamos pela **Rejeição** do PL nº 2.313, de 2021 e da emenda apresentada.

Sala da Comissão, em 17 de Novembro de 2021.

Deputado HUGO LEAL

Relator

2021-18154



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217072282400>