



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.084-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, e do de nº 2543/21, apensado, com substitutivo (relator: DEP. CARLOS CHIODINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 2543/21

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão



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.

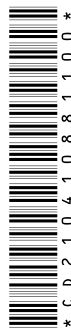
Art. 2º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida com o seguinte Capítulo I - A:

“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.



**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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210410881100>

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.133, de 1º/4/2021\)*](#)

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.133, de 1º/4/2021\)*](#)

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

CAPÍTULO II DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,

II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

§ 4º A interrupção do serviço na hipótese prevista no inciso II do § 3º deste artigo não poderá iniciar-se na sexta-feira, no sábado ou no domingo, nem em feriado ou no dia anterior a feriado. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.015, de 15/6/2020\)*](#)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.543, DE 2021 (Do Sr. Hugo Leal)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2084/2021.



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

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para criar as diretrizes para destinação dos recursos oriundos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão de rodovias federais.

Art. 2º A Lei nº 8.987, de 1995, passa a vigorar acrescida das seguintes disposições:

Capítulo XII

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





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

Apresentação: 13/07/2021 18:30 - Mesa

PL n.2543/2021

Art. 40-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.

§ 1º Para utilização da parcela de 25% prevista no *caput* devem ser priorizados trechos de rodovias federais localizados nos municípios abrangidos pelo Lote Rodoviário leiloado.

§ 2º Para definição dos investimentos de que trata o *caput* sempre deverão ser ouvidas as comunidades atingidas, bem como a autoridade de trânsito com circunscrição sobre o respectivo trecho de rodovia federal.

Art. 40-B. Os recursos oriundos de pagamento discriminado no art. 40-A deverão ser utilizados de forma a apresentar uma configuração equilibrada de investimentos entre as Unidades da Federação envolvidas no lote rodoviário leiloado, proporcional à extensão do subtrecho concedido localizado em cada Estado.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217710427500>





Art. 40-C. A Agência Reguladora (ANTT) deverá fazer a gestão da destinação dos recursos oriundos de pagamento pela outorga a fim de garantir a proporcionalidade e a tempestividade dos investimentos nos Estados abrangidos pelo lote rodoviário da concessão.

Art. 40-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 DNIT, com a participação da sociedade.

Art. 40-E. Os recursos oriundos de pagamento pela outorga deverão ser utilizados da seguinte forma:

- a) implementação de outras melhorias dos trechos rodoviários do lote licitado, que não estejam previstas no Plano de Exploração da Rodovia.
- b) reequilíbrio financeiro da concessão, de forma a evitar majorações excessivas ou promover a redução da tarifa de pedágio.
- c) 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.





d) 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.

Art. 3º O atual Capítulo XII - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS - passa a ser indexado como Capítulo XIII - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.

Art. 4º Esta Lei passa a vigorar a partir da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

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 UFs.

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 equacionada 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 emenda à Lei 8.987, de 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.

Na presente, os recursos de pagamento de outorga são submetidos à diretrizes para reinvestimento na malha rodoviária federal das UFs às quais pertencem ao lote concedido, distribuindo-os proporcionalmente à testada rodoviária da concessão, especialmente nos municípios atingidos, 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





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

direcionamento dos impostos e outros recursos do Tesouro para outras rodovias federais nas demais UFs.

Sala das Sessões, em 13 de julho de 2021

Deputado **Hugo Leal**
PSD/RJ

Apresentação: 13/07/2021 18:30 - Mesa

PL n.2543/2021



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217710427500>





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

Apresentação: 13/07/2021 18:30 - Mesa

PL n.2543/2021



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217710427500>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO XI
DAS PERMISSÕES

Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

CAPÍTULO XII
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 41. O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)*](#) [*\(Vide ADI nº 4.058/2008\)*](#)

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º As concessões a que se refere o § 2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da

publicação desta Lei;

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)*](#)

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)*](#)

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)*](#)

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)*](#)

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas, na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras.

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os arts. 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso e com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o *caput* deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do art. 15 desta Lei.

Art. 46. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 47. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de fevereiro de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Nelson Jobim

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.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216501077500>



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216501077500>



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.”



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216501077500>



“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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216501077500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.084, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.084/2021, e do PL 2543/2021, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Gutemberg Reis e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Christiane de Souza Yared, Denis Bezerra, Haroldo Cathedral, José Medeiros, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Vanderlei Macris, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Daniel Trzeciak, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Juarez Costa, Márcio Labre, Mário Negromonte Jr., Ricardo Barros, Tito e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218212287000>





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.084, DE 2021

(APENSADO: PL Nº 2.543, DE 2021)

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.”





CÂMARA DOS DEPUTADOS

“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 17 de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215171164800>

