



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.313-A, DE 2021

(Do Sr. Luciano Ducci)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e da Emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. HUGO LEAL).

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)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. Luciano Ducci)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 26 e 34-A da 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 garantia pelos concessionários.

Art. 2º Os arts. 26 e 34-A da Lei nº 10.233, de 2011, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26

.....

§ 2º-A Na elaboração de editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT definirá todos os requisitos para satisfação das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualidade necessárias para que o usuário receba um serviço adequado nas concessões de rodovias federais, sempre estabelecendo, como critério de julgamento, o menor valor da tarifa do pedágio, vedado o



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

estabelecimento de limite mínimo tarifário e observado o princípio da modicidade tarifária e o sistema de livre passagem estabelecido pela Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021.

.....

§ 5-A O disposto no § 2º e no § 2º-A deste artigo também se aplica às rodovias federais delegadas aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal, bem como à estruturação de projetos de parceria executada pelos referidos entes federativos envolvendo a malha rodoviária federal.

.....”(NR)

Art. 34-A.....

.....

§ 3º No caso de licitação para concessão de rodovia federal, o edital de licitação indicará obrigatoriamente, como critério para julgamento, o menor valor da tarifa do pedágio, determinando o limite máximo da tarifa, vedado o estabelecimento de limite mínimo.

§ 4º No caso de licitações para concessão de rodovia federal, conforme exigências de obras estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia, se exigido acréscimo no número de faixas de circulação ou duplicação de pista de rolamento, o edital poderá prever que a proposta econômica do licitante contenha duas tarifas básicas de pedágio:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

I – tarifa básica de pedágio inicial, a ser cobrada até a conclusão das obras de acréscimo do número de faixas de circulação ou de duplicação de pista de rolamento; e

II – tarifa básica de pedágio definitiva, a ser cobrada após a entrada em operação da rodovia com as novas faixas de circulação ou com a pista de rolamento já duplicada.

§ 5º Na hipótese do § 4º deste artigo, para determinação da proposta com o menor valor da tarifa do pedágio, será considerado o valor proporcional médio da tarifa de pedágio no decorrer de todo o período de concessão da rodovia.

§ 6º No caso de licitações para concessão de rodovia federal, conforme exigências de obras estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia a ser concedida, o edital poderá exigir prestação de garantia, em percentual de até 30% (trinta por cento) do volume total de investimentos que deverão ser realizados, cabendo ao concessionário optar por uma das seguintes modalidades:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados por seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia;

II - seguro-garantia;

III - fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

§ 7º Se o concessionário optar pela prestação de garantia na modalidade seguro-garantia, a apólice deverá:

I - cobrir todos os riscos e atender todos os requisitos estabelecidos nos termos do edital e do contrato, admitida a rejeição da apólice pela Administração quando não observadas as exigências referidas.

II - conter cláusula de retomada, para que, no caso de inadimplemento da concessionária, a seguradora obrigatoriamente assuma a responsabilidade pela execução e conclusão das obras previstas na rodovia federal concedida, observadas as exigências estabelecidas nos incisos I, II e III do caput do art. 102 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.” (NR)

Art. 35.....

.....

§ 5º-A Observados os termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e da Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, os documentos relacionados às concessões deverão ser divulgados na página eletrônica da ANTT e da Antaq, para possibilitar a participação dos usuários e a efetivação do controle social.” (NR)

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

JUSTIFICAÇÃO

Conforme o art. 175 da Constituição Federal, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, disciplina o regime de concessões e permissão da prestação de serviços públicos, estabelecendo, no art. 15 da Lei citada, os possíveis critérios de julgamento das licitações, a exemplo do “menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado” (inc. I), da “maior oferta nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão” (inc. II), e da combinação de critérios como menor valor da tarifa e maior oferta pela outorga (inc. III).

O legislador optou, à época, por conferir certa margem de discricionariedade para a Administração decidir, na modelagem de cada licitação, a partir de estudos preliminares, o melhor critério de julgamento, sempre exigindo, de qualquer forma, a prestação de um “serviço adequado”, assim considerado, conforme § 1º do art. 6º da Lei especificada, o que “satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”.

Por sua vez, a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, demarcou a sujeição das rodovias federais ao regime de concessão nos termos da Lei nº 8.987, de 1995 (inciso IV do art. 1º), enquanto a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, autorizou a União a delegar aos entes subnacionais, mediante convênio, “a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais”, admitindo, no art. 4º, que eles explorassem a rodovia federal “diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões”.

O inciso VI do art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho 2001, delimitou a competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para “publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

terceiros”, exigindo, no § 2º do art. 26 da Lei, que a ANTT, na elaboração dos editais, compatibilize “a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto da viagem”, sem demarcar o critério de julgamento a ser adotado.

Em essência, as concessões de rodovias federais são balizadas pelo arcabouço normativo delimitado. E, para os fins da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que, entre seus objetivos (inciso V do art. 1º), procura possibilitar que a “Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais”, os trechos das rodovias federais que são ou serão objeto de concessão estão especificados no Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, observadas as suas alterações.

A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, ainda criou o Programa de Parcerias de Investimentos, destinado à ampliação de “contratos de parceria para execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização”, admitindo que, por meio de decretos, fossem qualificados os empreendimentos para implantação por parceria, inclusive as concessões de rodovias federais (v. g. arts. 2º a 5º do Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019), sem a necessidade de “lei autorizativa geral ou específica” (art. 13 da Lei)¹.

Nesse sentido, em razão do arrojado número de novas concessões que serão realizadas na 4ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais², o Poder Legislativo deve, a meu entender, assumir maior protagonismo no debate acerca de tais concessões, especialmente se considerarmos a importância do modal rodoviário para todo o País, o impacto das tarifas dos pedágios nos custos logísticos suportados por todos os

1 Na atualidade, o Ministério da Infraestrutura é responsável pela condução e aprovação de inúmeros estudos, projetos, levantamentos e investigações relacionados a novas concessões de rodovias federais, enquanto a ANTT continua responsável pelos procedimentos licitatórios que viabilizarão às novas concessões referidas (art. 6º, caput e parágrafo único, do Decreto nº 9.972/2019).

2 Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/novos-projetos-em-rodovias>. Acesso em: 10 mar. 2021.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

brasileiros e a opção adotada pela ANTT no Edital n° 1/2021 de concessão do trecho da BR 153/TO/GO (Sistema Aliança/TO – Anápolis/GO)^{3 4}.

O art. 2º, II, da Lei n° 8.987, de 1995 estabelece que a concessão de serviço público “é a delegação de sua prestação [...] à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco [...]”. Não podemos, a meu ver, admitir que, nas licitações para concessões de rodovias federais, seja estabelecido um limite mínimo para a tarifa, adotando-se, depois, como critério de julgamento, a combinação de menor valor da tarifa e maior valor de outorga (ver, por exemplo, itens 13.3 e 13.4 do Edital n° 1 já citado).

Concessões de rodovias não são, é certo, voltadas à obtenção de recursos de outorga para os cofres públicos. Também não cabe à ANTT estabelecer o limite mínimo de tarifa para assegurar que o concessionário conseguirá suportar à execução contratual, sob riscos de erros que podem comprometer a modicidade do valor das tarifas dos pedágios.

Em licitações de concessões, que envolvem contratos de longa duração, a assimetria de informação entre Administração Pública e empresas licitantes é mais significativa do que nas demais licitações, sendo improvável que os órgãos e entidades públicas consigam aferir, *ex ante*, para determinação dos valores de tarifa, todos os ganhos de eficiência que poderão ser obtidos pelos particulares e internalizados ao valor das tarifas ao longo de décadas da execução contratual.

3 Disponível em: https://portal.antt.gov.br/documents/359170/0/Edital+BR-153-414-080_GO-TO.pdf/54dd0253-b73e-82e6-cfd0-fa21d9cd31c8?t=1611920574510. Acesso em: 10 mar. 2021.

4 No edital de concessão n° 2/2021 (sistema rodoviário BR-163-230/MT/PA, o critério de julgamento adotado é o de menor valor de tarifa básica de pedágio, sem limite mínimo para o valor a ser apresentado na proposta econômica. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/2430337/Edital+02-2021.pdf/d80a79f3-96c5-660d-c27e-07656283512c?version=1.0&t=1617185468740>. Acesso em: 22 abr. 2021.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

O exemplo dos leilões da 6ª rodada de concessões de aeroportos realizados pela ANAC e sob comando do Ministério da Infraestrutura, ainda que o critério de julgamento tenha sido maior valor de outorga, demonstra como a Administração está muito mais suscetível a erros do que os particulares na determinação de valores relacionados a uma concessão. O valor médio do ágio foi de 3.822,61%, chegando a alcançar, no bloco central de aeroportos, incríveis 9.156,01% de ágio no valor da outorga⁵.

Caso as estimativas realizadas pela Administração fossem confiáveis, a variação percentual entre o valor de outorga mínimo previsto no edital e o valor dos lances vencedores ofertados pelos particulares seria muito baixa. Porém, a livre competição entre os licitantes é que determinou a precificação adequada do valor da outorga das concessões de aeroportos, em patamares absurdamente superiores aos valores estimados de outorga pela Administração, o que corrobora a assimetria informacional existente.

A lógica exposta é plenamente aplicável às estimativas do valor mínimo da tarifa de pedágio em licitações para concessões de rodovias. Quando estabelece um limite mínimo para a tarifa (p. ex. Edital ANTT n° 1/2021⁶), a Administração pressupõe que tem todas as informações necessárias, inclusive em relação à eficiência operacional interna de cada empresa, e mais condições do que os particulares para determinar os valores das tarifas da concessão, desprezando a livre competição como melhor fator de determinação dos preços.

Como já exemplificado, os pressupostos adotados pela Administração são equivocados e, se mantida a opção adotada pela ANTT no Edital n.º 001/2021, podem ocasionar prejuízos incomensuráveis aos milhares de usuários das rodovias brasileiras. Estamos certos de que concessões de

5 Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/leilao-de-22-aeroportos-da-6a-rodada>. Acesso em: 22 abr. 2021.

6 *Op. Cit.*





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

rodovias não podem ser utilizadas para auferir recursos provenientes de outorgas e convictos de que a livre competição entre os agentes econômicos é a forma mais adequada de determinação dos valores das tarifas de pedágio, como previsto pela própria ANTT no Edital nº 2/2021.

A nossa iniciativa legislativa objetiva incluir os §§ 2º-A e 5º-A no art. 26 e incluir o § 3º no art. 34-A da Lei nº 10.233/2011 para estabelecer, como critério obrigatório de julgamento de licitações para concessão de rodovias, o menor valor da tarifa do pedágio, vedando a definição de limite mínimo de tarifa no edital. A mitigação de riscos relacionados à qualidade dos serviços prestados deve ser promovida com a definição, no edital, de requisitos satisfatórios de qualificação do licitante para fins de habilitação, com exigências adequadas relativas à proposta técnica mínima e às respectivas garantias.

Sempre respeitando o critério de julgamento de menor valor da tarifa, quando o Programa de Exploração da Rodovia prever duplicação de pista de rolamento ou acréscimo de faixas de circulação, a inclusão dos §§ 4º e 5º no art. 34-A facultará à Administração exigir, nas licitações, que a proposta econômica dos licitantes contenha tarifa básica inicial, a ser cobrada até a conclusão das obras, e tarifa básica definitiva, a ser cobrada após a entrada em operação dos novos melhoramentos da rodovia. Com isso, além de os concessionários terem mais incentivos para rápida conclusão das obras previstas, os usuários dos serviços públicos pagarão tarifas mais condizentes com a qualidade dos serviços prestados na rodovia federal.

A inclusão dos §§ 6º e 7º no art. 34-A da Lei nº 10.233/2011 possibilitará que a Administração, conforme exigências de obras estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia a ser concedida, exija, no edital de licitação, prestação de garantia em percentual equivalente a até 30% do volume total de investimentos que deverão ser realizados, prevendo-



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Apresentação: 24/06/2021 10:26 - Mesa

PL n.2313/2021

se, no caso da modalidade seguro-garantia, que exista a apólice, sob risco de sua rejeição pela Administração, contemple a cobertura de todos os riscos e requisitos estabelecidos nos termos do edital e do contrato, bem como contenha cláusula de retomada, para que a seguradora se comprometa, na hipótese de inadimplemento da concessionária, a assumir a responsabilidade pela execução e conclusão das obras previstas.

Por último, em consonância com a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, ainda reforçamos, ao incluir o § 5º-A no art. 35 da Lei nº 10.233/2011, a obrigatoriedade de todos os documentos relacionados às concessões serem amplamente divulgados na página eletrônica das agências reguladoras, de modo a possibilitar a participação dos usuários e a efetivação do controle social.

O Projeto de Lei é, enfim, fruto de amplo debate com a população do Estado do Paraná, motivo pelo qual, na expectativa de contribuir para a redução dos custos logísticos do País, com a garantia de modicidade das tarifas de pedágios e de execução de obras previstas em concessões de rodovias, espero contar com o apoio dos demais Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Ducci
Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Anexo IV - Gabinete 427 - Brasília - DF - CEP 70160-900
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215696179800>
Telefone: (61) 3215-5427



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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput* deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021\)*](#)

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

a) (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

b) (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção II

Das Concessões

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência. (“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 752, de 24/11/2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5/6/2017)

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: (“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

VI - (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO)

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

LEI Nº 14.157, DE 1º DE JUNHO DE 2021

Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se sistema de livre passagem a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem.

§ 3º Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei nos quais não seja possível implementar o sistema de livre passagem, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a 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.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.115.

.....

§ 10. O Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem." (NR)

"Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos:
...NR)

LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021

Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO III DOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS

CAPÍTULO II DAS GARANTIAS

Art. 102. Na contratação de obras e serviços de engenharia, o edital poderá exigir a prestação da garantia na modalidade seguro-garantia e prever a obrigação de a seguradora, em caso de inadimplemento pelo contratado, assumir a execução e concluir o objeto do contrato, hipótese em que:

I - a seguradora deverá firmar o contrato, inclusive os aditivos, como interveniente anuente e poderá:

- a) ter livre acesso às instalações em que for executado o contrato principal;
- b) acompanhar a execução do contrato principal;
- c) ter acesso a auditoria técnica e contábil;
- d) requerer esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou pelo fornecimento;

II - a emissão de empenho em nome da seguradora, ou a quem ela indicar para a conclusão do contrato, será autorizada desde que demonstrada sua regularidade fiscal;

III - a seguradora poderá subcontratar a conclusão do contrato, total ou parcialmente.

Parágrafo único. Na hipótese de inadimplemento do contratado, serão observadas as seguintes disposições:

I - caso a seguradora execute e conclua o objeto do contrato, estará isenta da obrigação de pagar a importância segurada indicada na apólice;

II - caso a seguradora não assuma a execução do contrato, pagará a integralidade da importância segurada indicada na apólice.

CAPÍTULO III DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

Art. 103. O contrato poderá identificar os riscos contratuais previstos e presumíveis e prever matriz de alocação de riscos, alocando-os entre contratante e contratado, mediante indicação daqueles a serem assumidos pelo setor público ou pelo setor privado ou daqueles a serem compartilhados.

§ 1º A alocação de riscos de que trata o *caput* deste artigo considerará, em compatibilidade com as obrigações e os encargos atribuídos às partes no contrato, a natureza do risco, o beneficiário das prestações a que se vincula e a capacidade de cada setor para melhor gerenciá-lo.

§ 2º Os riscos que tenham cobertura oferecida por seguradoras serão preferencialmente transferidos ao contratado.

§ 3º A alocação dos riscos contratuais será quantificada para fins de projeção dos reflexos de seus custos no valor estimado da contratação.

§ 4º A matriz de alocação de riscos definirá o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato em relação a eventos supervenientes e deverá ser observada na solução de eventuais pleitos das partes.

§ 5º Sempre que atendidas as condições do contrato e da matriz de alocação de riscos, será considerado mantido o equilíbrio econômico-financeiro, renunciando as partes aos pedidos de restabelecimento do equilíbrio relacionados aos riscos assumidos, exceto no que se refere:

I - às alterações unilaterais determinadas pela Administração, nas hipóteses do inciso I do *caput* do art. 124 desta Lei;

II - ao aumento ou à redução, por legislação superveniente, dos tributos diretamente pagos pelo contratado em decorrência do contrato.

§ 6º Na alocação de que trata o *caput* deste artigo, poderão ser adotados métodos e padrões usualmente utilizados por entidades públicas e privadas, e os ministérios e secretarias supervisores dos órgãos e das entidades da Administração Pública poderão definir os parâmetros e o detalhamento dos procedimentos necessários a sua identificação, alocação e quantificação financeira.

LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011

Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, com o fim de garantir o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei:

I - os órgãos públicos integrantes da administração direta dos Poderes Executivo, Legislativo, incluindo as Cortes de Contas, e Judiciário e do Ministério Público;

II - as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, às entidades privadas sem fins lucrativos que recebam, para realização de ações de interesse público, recursos públicos diretamente do orçamento ou mediante subvenções sociais, contrato de gestão, termo de parceria, convênios, acordo, ajustes ou outros instrumentos congêneres.

Parágrafo único. A publicidade a que estão submetidas as entidades citadas no *caput* refere-se à parcela dos recursos públicos recebidos e à sua destinação, sem prejuízo das prestações de contas a que estejam legalmente obrigadas.

Art. 3º Os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:

- I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;
 - II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;
-
-

LEI Nº 13.460, DE 26 DE JUNHO DE 2017

Dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece normas básicas para participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos prestados direta ou indiretamente pela administração pública.

§ 1º O disposto nesta Lei aplica-se à administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos termos do inciso I do § 3º do art. 37 da Constituição Federal.

§ 2º A aplicação desta Lei não afasta a necessidade de cumprimento do disposto:

- I - em normas regulamentadoras específicas, quando se tratar de serviço ou atividade sujeitos a regulação ou supervisão; e
- II - na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, quando caracterizada relação de consumo.

§ 3º Aplica-se subsidiariamente o disposto nesta Lei aos serviços públicos prestados por particular.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - usuário - pessoa física ou jurídica que se beneficia ou utiliza, efetiva ou potencialmente, de serviço público;

II - serviço público - atividade administrativa ou de prestação direta ou indireta de bens ou serviços à população, exercida por órgão ou entidade da administração pública;

III - administração pública - órgão ou entidade integrante da administração pública de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a Advocacia Pública e a Defensoria Pública;

IV - agente público - quem exerce cargo, emprego ou função pública, de natureza civil ou militar, ainda que transitoriamente ou sem remuneração; e

V - manifestações - reclamações, denúncias, sugestões, elogios e demais pronunciamentos de usuários que tenham como objeto a prestação de serviços públicos e a conduta de agentes públicos na prestação e fiscalização de tais serviços.

Parágrafo único. O acesso do usuário a informações será regido pelos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

.....

.....

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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.015, de 15/6/2020\)](#)

CAPÍTULO III DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

I - receber serviço adequado;

II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

CAPÍTULO V DA LICITAÇÃO

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 3º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexecutáveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 4º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o art. 5º desta Lei.

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

[*\(Vide Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)*](#)

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos 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 INICIAIS

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, diques, irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)*](#)

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas;

VII - os serviços postais. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 1º [*\(Revogado pela Lei nº 11.668, de 2/5/2008\)*](#)

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)*](#)

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)*](#)

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§ 1º A contratação dos serviços e obras públicas resultantes dos processos iniciados com base na Lei nº 8.987, de 1995, entre a data de sua publicação e a da presente Lei, fica dispensada de lei autorizativa.

LEI Nº 9.277, DE 10 MAIO DE 1996

Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 4º Para a consecução dos objetos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Odacir Klein

LEI Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997

Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O Programa Nacional de Desestatização - PND tem como objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infra-estrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

Art. 2º Poderão ser objeto de Desestatização, nos termos desta Lei:

I - empresas, inclusive instituições financeiras, controladas direta ou indiretamente pela União, instituídas por lei ou ato do Poder Executivo;

II - empresas criadas pelo setor privado e que, por qualquer motivo, passaram ao controle direto ou indireto da União;

III - serviços públicos objeto de concessão, permissão ou autorização;

IV - instituições financeiras públicas estaduais que tenham tido as ações de seu capital social desapropriadas, na forma do Decreto-lei nº 2.321, de 25 de fevereiro de 1987.

V - bens móveis e imóveis da União. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2161-35, de 23/8/2001\)](#)

§ 1º Considera-se desestatização:

a) a alienação, pela União, de direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de outras controladas, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade;

DECRETO Nº 2.444, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, das rodovias federais que menciona, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Ficam incluídos no Programa Nacional de Desestatização - PND, para os fins da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os seguintes trechos de rodovias federais:

I - 116/SP/PR: trecho São Paulo - Curitiba;

II - 116/376/PR e 101/SC: trecho Curitiba - Florianópolis;

III - 381/MG/SP: trecho Belo Horizonte - São Paulo;

IV - 101/RJ: trecho Ponte Presidente Costa e Silva - Div. RJ/ES;

V - 393/RJ: trecho Div. RJ/MG (Além P.) - Entr. BR- 116/RJ (Via Dutra);

VI - 116/PR/SC: trecho Curitiba - Div. SC/RS;

VII - 153/SP: trecho Div. SP/MG - Div. SP/PR;

VIII - 101/RN/PB: trecho Natal - Div. RN/PB - Div. PB/PE;

IX - 101/PE: trecho Div. PE/PB - Div. PE/AL;

X - 101/AL: trecho Div. AL/PE - Div. AL/SE;

XI - 101/SE: trecho Div. SE/AL - Div. SE/BA;

- XII - 163/MT/MS: trecho Entr. BR-070/MT(B) - São Gabriel do Oeste;
 XIII - 163/MS e 267/MS: trechos São Gabriel do Oeste - Div. MS/PR e Entr. BR-163/MS (Nova Alvorada) - Div. MS/SP;
 XIV - 232/PE: trecho Recife - Caruaru;
 XV - 116/BA: trecho Feira de Santana - Div. BA/MG
 XVI - 153/PR: trecho Div. PR/SP - Entr. BR-272 (A) (Japira);
 XVII - 050/GO: trecho Cristalina - Div. GO/MG;
 XVIII - 116/MG: trecho Div. MG/BA - Entr. p/ Itanhomi;
 XIX - 116/MG: trecho Entr. P/ Itanhomi - Div. MG/RJ (Além Paraíba);
 XX - 101/SC/RS: trecho Florianópolis - Osório.
 XXI - BR-101/ES:DIV. BA/ES - DIV. ES/RJ, com extensão de 458,4 Km (Inciso acrescido pelo Decreto nº 5.432, de 22/5/2005)
 XXII - BR-101 BA: DIV. ES/BA - ENTR. BR-324, com extensão de 790,70 Km. (Inciso acrescido pelo Decreto nº 6.892, de 2/7/2009)
 XXIII - BR-060/DF/GO: trecho Entr. BR-251/DF - Entr. BR-153/GO(A) (p/Anápolis); (Inciso acrescido pelo Decreto nº 8.054, de 15/7/2013)
-
-

LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016

Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IV DA ESTRUTURAÇÃO DOS PROJETOS

.....

Art. 13. Observado o disposto no art. 3º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e no § 3º do art. 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a licitação e celebração de parcerias dos empreendimentos públicos do PPI independem de lei autorizativa geral ou específica.

Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato a consulta ou audiência pública.

Parágrafo único. Caberá ao CPPI definir o local da audiência pública a que se refere o *caput* deste artigo. [Artigo acrescido pela Lei nº 13.901, de 11/11/2019](#)

CAPÍTULO V DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS

Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, que terá por finalidade a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados para a estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, será sujeito a direitos e obrigações próprios e terá capacidade de celebrar, em seu nome, contratos, acordos ou qualquer ajuste que estabeleça deveres e obrigações e que seja necessário à realização de suas finalidades.

§ 2º O FAEP possuirá prazo inicial de dez anos, renovável por iguais períodos.

§ 3º O administrador e os cotistas do FAEP não responderão por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

§ 4º O FAEP será administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente pelo BNDES.

.....

.....

DECRETO Nº 9.972, DE 14 DE AGOSTO DE 2019

Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos dos setores portuário, aeroportuário, rodoviário, ferroviário e hidroviário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, caput, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, na Resolução nº 14, de 23 de agosto de 2017, na Resolução nº 26, de 8 de novembro de 2017, na Resolução nº 44, de 2 de julho de 2018, e na Resolução nº 52, de 8 de maio de 2019, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, DECRETA :

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre a qualificação de empreendimentos dos setores portuário, aeroportuário, rodoviário, ferroviário e hidroviário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND, para os fins do disposto na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

CAPÍTULO II DA QUALIFICAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS DO SETOR RODOVIÁRIO

Art. 2º Ficam qualificados no âmbito do PPI os seguintes empreendimentos do setor rodoviário:

I - Rodovias Federais BR-262-381/MG/ES, nos trechos da BR-262 do entroncamento com a BR-381/MG em João Monlevade, Estado de Minas Gerais, até a divisa entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo e dessa divisa até o entroncamento com a BR-101 em Viana, Estado do Espírito Santo, e no trecho da BR- 381/MG de Belo Horizonte até Governador Valadares, Estado de Minas Gerais; e

II - Rodovias Federais BR-163-230/MT/PA, nos trechos da BR-163 do entroncamento com a MT-220/MT em Sinop, Estado do Mato Grosso, até a divisa entre os Estados do Mato Grosso e do Pará e dessa divisa até o entroncamento com a BR- 230/PA em Itaituba, Estado do Pará, e no trecho da BR-230/PA do entroncamento com a BR-163/PA até o início da travessia do Rio Tapajós em Itaituba, Estado do Pará.

Art. 3º Ficam qualificados no âmbito do PPI, para realização de estudos, os seguintes empreendimentos do setor rodoviário:

I - Rodovias do Estado do Paraná, dos quais 2.806,7 km (dois mil oitocentos e seis quilômetros e setecentos metros) de rodovias federais e 1.308 km (mil trezentos e oito quilômetros) de rodovias estaduais, que totalizam 4.114,7 km (quatro mil cento e catorze quilômetros e setecentos metros) de extensão e abrangem os trechos das rodovias BR-153/158/163/272/277/369/373/376/476/PR e PR-092/151/158/170/180/182/280/317/323/407/408/411/427/444/445/483/508/577/804/ 862/PR;

II - 7.213 km (sete mil duzentos e treze quilômetros) de rodovias federais estratégicas, divididas em quinze lotes que atravessam treze Estados e abrangem os trechos:

a) BR-101/BA/SE/AL/PE/PB/RN, trecho da divisa entre os Estados do Espírito Santo e da Bahia ao entroncamento com a BR-304(A), em Natal, Estado do Rio Grande do Norte;

b) BR-116/304/CE/RN, trecho da BR-116/CE de Fortaleza, Estado do Ceará, ao entroncamento com a BR-304 e trecho da BR-304, do entroncamento com a BR-116 à divisa entre os Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte e dessa divisa a Natal, Estado do Rio Grande;

c) BR-116 BA/PE, trecho entre o entroncamento com a BR-232/361, em Salgueiro, Estado de Pernambuco, e o entroncamento com a BR-324, no acesso ao contorno de Feira de Santana;

d) BR-364/MT/RO, trecho do entroncamento com a BR-174(A), em Comodoro, Estado do Mato Grosso, a Porto Velho, Estado de Rondônia, no acesso Ulisses Guimarães;

e) BR-230/PB, trecho de João Pessoa, Estado da Paraíba, ao entroncamento com a BR-104(A)/408(B), em Campina Grande, Estado da Paraíba;

f) BR-116/MG, trecho do entroncamento com a BR-381/451(B), em Governador Valadares, Estado de Minas Gerais, à divisa entre os Estados de Minas Gerais e da Bahia;

g) BR-251/MG, trecho do entroncamento com a BR-122(B), em Montes Claros, Estado de Minas Gerais, ao entroncamento com a BR-116(A);

h) BR-020/DF/GO/BA, trecho do entroncamento com a BR-128, em Planaltina, Distrito Federal, ao entroncamento com a BR-135(A)/242(B), em Barreiras, Estado da Bahia;

i) BR-116/290/RS, trecho da BR-116, entre a ponte do Rio Guaíba e o entroncamento com a BR-470/RS-350, para Camaquã, Estado do Rio Grande do Sul, e o trecho da BR-290, do entroncamento com a BR-116, para Guaíba, Estado do Rio Grande do Sul, ao entroncamento com a BR-471, em Pântano Grande, Estado do Rio Grande do Sul;

j) BR-158/392/RS, trecho da BR-158, do entroncamento com a BR-285, para Panambi, Estado do Rio Grande do Sul, ao entroncamento com a BR-392(B), em Santa Maria, Estado do Rio Grande do Sul, e trecho da BR-392, do entroncamento com a BR-158(A)/287(A), em Santa Maria ao acesso a Santana da Boa Vista, Estado do Rio Grande do Sul;

k) BR-232/PE, do entroncamento com a BR-101, em Recife, Estado de Pernambuco, ao entroncamento com a BR-470(A);

l) BR-452/GO, trecho do entroncamento com a BR-060, em Rio Verde, Estado de Goiás, ao entroncamento com a BR-153, em Itumbiara-GO, Estado de Goiás;

m) BR-364/060/MT/GO, trecho da BR-364 do entroncamento com a BR-163(A), em Rondonópolis, Estado de Mato Grosso, ao entroncamento com a BR-060(A), em Jataí, Estado de Goiás, e trecho da BR-060, do entroncamento com a BR-364(A), de Jataí a Goiânia, Estado de Goiás;

n) BR-235/SE, trecho do entroncamento com a BR-101 ao entroncamento com a SE-175; e

o) BR-282/SC, trecho do entroncamento com a BR-101(B) em Palhoça, Estado de Santa Catarina, ao entroncamento com a BR-470(A);

III - Rodovia Federal BR-153, no trecho entre os Estados de Goiás e do Tocantins;

IV - Rodovia Federal BR-470/SC, entre Navegantes, Estado de Santa Catarina, até a divisa entre os Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul;

V - Rodovia Federal BR-282/SC, entre o entroncamento com BR-470/SC até o entroncamento com a BR-153/SC; e

VI - BR-153/SC, entre o entroncamento com a BR-282/SC e a divisa entre os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Parágrafo único. Os estudos dos empreendimentos de que trata o inciso II do caput podem indicar a necessidade de:

I - ajustes supervenientes dos trechos indicados decorrentes da modelagem econômico-financeira; e

II - eventual inclusão de trechos rodoviários estaduais, que possam ser federalizados e passem a compor os lotes.

Art. 4º Ficam qualificados no âmbito do PPI, para apoio ao licenciamento ambiental, os seguintes empreendimentos do setor rodoviário:

I - Rodovia Federal BR-135/MA, que compreende o Lote 1, entre Bacabeira e Outeiro, Estado do Maranhão, do km 51,30 ao km 95,60, e o Lote 2, entre Outeiro e Miranda do Norte, Estado do Maranhão, do km 95,60 ao km 127,75, no total de 76,45 km (setenta e seis quilômetros e quatrocentos e cinquenta metros) de extensão, e abrange a realização de obras e serviços de duplicação, implantação e pavimentação de vias e recuperação, reforço, alargamento e construção de obras de artes especiais;

II - Rodovia Federal BR-242/MT, que compreende o segmento entre Querência e Santiago do Norte, Estado de Mato Grosso, com extensão de 283,25 km (duzentos e oitenta e três quilômetros e duzentos e cinquenta metros), e abrange as obras de implantação e pavimentação;

III - Rodovia Federal BR-319/AM, no trecho entre o km 250 e o km 655,70, com extensão de 405,7 quilômetros (quatrocentos e cinco quilômetros e setecentos metros);

IV - Rodovia Federal BR-080/MT, no trecho compreendido entre a divisa entre os Estados de Goiás e Mato Grosso, em São Miguel do Araguaia, e o entroncamento com a BR-158/MT, em Ribeirão Cascalheira, Estado de Mato Grosso, incluída a Ponte sobre o Rio Araguaia; e

V - Rodovia Federal BR-135/BA/MG, no trecho compreendido entre Barreiras, Estado da Bahia, no km 179,9, e Manga, Estado de Minas Gerais, no km 87,7.

Art. 5º O Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.1º.....

 LVI - BR-040/MG/RJ: trecho Entr. Ant. União e Indústria (B. Triunfo) - Entr.
 BR-116(A)/493/RJ-109;
 LVII - BR-495/RJ: trecho Teresópolis (estrada Francisco Smolka) - Entr.
 040ARJ10(A) (Itaipava);
 LVIII - BR-116/RJ: trecho Div. MG/RJ (Além Paraíba) - Entr. BR-
 040(A)/493(B)/RJ-109 e trecho Entr. BR-101(B) (Trevo das Margaridas) -
 Entr. BR- 465;
 LIX - BR-493/RJ: trecho Entr. BR-101 (Manilha) - Entr. BR-116(A) (Santa
 Guilhermina);
 LX - BR-080/GO: trecho Entr. BR-414/GO-230(B) (Assunção de Goiás) -
 Entr.
 BR153(A)/GO-342(B);
 LXI - BR-414/GO: trecho Entr. BR-080/GO-230(A)/324 (Dois Irmãos) -
 Entr. BR- 153/GO-222/330 (Anápolis);
 LXII - BR-116/RJ/SP: trecho Entr. BR-101(B) (Trevo das Margaridas) -
 Entr. BR- 050/272/374/381 (São Paulo);
 LXIII - BR-101/RJ: trecho Entr. BR-465(A)/RJ-095 - Entr. BR-465(B)
 (Santa Cruz) - (Av. Padre Guilherme Decaminada);
 LXIV - BR-163/MT: trecho Entr. MT-220 (p/Porto dos Gaúchos) - Entr.
 BR- 230(A) (fim trecho pavimentado Campo Verde); e
 LXV - BR-230/PA: trecho Entr. BR-163(B) (Campo Verde) - início
 travessia R. Tapajós (Miritituba)." (NR)

Art. 6º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT responsável por promover e acompanhar os procedimentos licitatórios dos processos de desestatização previstos no art. 5º, de acordo com as políticas e as diretrizes formuladas pelo Ministério da Infraestrutura.

Parágrafo único. Fica o Ministério da Infraestrutura responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização de que trata o art. 5º.



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.

EMENDA ADITIVA Nº

(Do Sr. Reinhold Stephanes Junior)

de 2021: Acrescenta-se, onde couber, a seguinte redação ao PL nº 2.313

“Art. XX. São cláusulas obrigatórias nos contratos de concessão de rodovia a 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 ou qualquer outra estrada utilizada pela população, que permitam acesso aos distritos, comunidades rurais ou tradicionais e distritos industriais.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem como objetivo isentar da tarifa de pedágio nas rodovias sob concessão os usuários dos municípios que possuem estradas municipais, vicinais, estradas que margeiam a rodovia que tenha a praça de pedágio ou qualquer outra estrada utilizada pela população, que permita o acesso aos distritos, comunidades rurais ou tradicionais e distritos industriais.

Essa isenção é para evitar que a simples travessia de uma margem para outra da rodovia acarrete custos aos moradores dos municípios que margeiam os trechos sob concessão. Essas estradas são rodeadas por





propriedades e comunidades rurais que se inter-relacionam sem a necessidade de percorrer longos trechos rodoviários concedidos a iniciativa privada.

Diversos municípios já possuem previsão legal de isenção de tarifa de pedágio ou desconto na tarifa de no mínimo de 80% para veículos registrados em municípios sede ou municípios limítrofes às praças de pedágio.

Muitos moradores têm conseguido decisões judiciais favoráveis no sentido da isenção de tarifa de pedágio, a justiça muitas vezes entende que os moradores têm tolhido o seu direito de ir e vir em relação a outras comunidades urbanas não atingidas pelo pedágio.

Diante o impacto social da matéria, conto com a sensibilidade do relator pelo deferimento da matéria.

Sala das Comissões, de setembro de 2021.

Deputado Reinhold Stephanes Junior
PSD/PR





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 justificção, 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”.





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 predição 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





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

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.





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

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>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.313, 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 rejeição do Projeto de Lei nº 2.313/2021 e da Emenda 1 da CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Alcides Rodrigues, Alê Silva, Alex Santana, Coronel Tadeu, Felício Laterça, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Hercílio Coelho Diniz, Herculano Passos, Hugo Leal, Lucas Gonzalez, Pastor Gil, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Alexandre Leite, Bosco Costa, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Gutemberg Reis, Jaqueline Cassol, Leônidas Cristino, Milton Vieira, Neucimar Fraga, Tereza Cristina, Tito, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 11 de maio de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220443082000>

