



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2011

(Do Sr. FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR)

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “*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*”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

.....
§ 2º *Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:*

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, a tarifa do pedágio com as vantagens

econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – incluir cláusula nos contratos de concessão que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cem metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos à espera de atendimento em filas defronte cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.

c) O concessionário identificará na via o limite máximo da fila, através de uma faixa. Na praça de pedágio deverá ser afixada placa, para orientação ao usuário, com os seguintes dizeres:

Limites máximos de espera:

100 Metros ou 5 Minutos.

Lei Federal N.º

..... (NR)”

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei.

Art. 4º O descumprimento de cláusula contratual formulada nos termos previstos no § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, sujeita o infrator à penalidade de multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Parágrafo único. A penalidade somente será aplicada após defesa prévia, garantida em regular processo administrativo.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concentração de veículos à espera de atendimento em praças de cobrança de pedágio é fenômeno que toma proporções gigantescas em certas ocasiões, principalmente durante feriados. Em que pesem a difusão de métodos automatizados de cobrança e a ampliação do número de cabines dedicadas a usuários que aderiram a esses métodos, ainda é comum imensas filas se formarem defronte cabines de cobrança manual, nos dias de grande movimento.

O problema, naturalmente, decorre do dimensionamento original das praças de pedágio, que não leva em conta os chamados “picos de demanda”, períodos durante os quais a infraestrutura recebe uma sobrecarga de usuários. De fato, praças de pedágio representam o principal gargalo para a fluidez do tráfego em rodovias expressas, como hoje são algumas das rodovias federais postas sob concessão. Deveriam, por isso mesmo, ser projetadas de sorte a reduzir o impacto negativo que causam nos dias e horários de grande procura. Por força de condicionantes físicos – espaço para a construção de praças com dezenas de cabines – e econômicos – custo de se implantar e manter infraestrutura projetada para demandas excepcionais –, o fato é que nos editais de concessão e nos programas de exploração rodoviária é muito raro se exigir a construção e a operação de linhas de cabines de cobrança que deem conta de movimentações acima da média.

Muito embora se possa compreender as razões do poder concedente para limitar o tamanho das praças de pedágio, não é admissível que se tome por inevitável o problema da eventual inadequação do atendimento aos usuários da rodovia. Há algumas medidas operacionais que podem mitigar o desconforto dos utentes e que deveriam fazer parte do rol de exigências contratuais voltadas para a manutenção de um bom nível de serviço – o caso dos chamados “papa-filas” é um bom exemplo: em dias ou horários de grande movimento, funcionários da empresa efetuam a cobrança do pedágio já nas filas de espera, acelerando a passagem dos veículos pelas praças de pedágio. Porém, mesmo medidas operacionais criativas e de comprovada eficácia, como a que foi citada acima, podem se mostrar insuficientes para levar o ritmo de atendimento a padrões aceitáveis em ocasiões especiais. Nessa situação, uma providência radical se impõe: a liberação da passagem de veículos pela praça de pedágio, até que a espera dos usuários retome dimensão compatível com o nível de serviço designado para a exploração rodoviária.

Ciente de que a formação de extensas filas nas praças de pedágio causa prejuízos aos usuários e conspurca a imagem das concessões rodoviárias, a própria ANTT tem cuidado de fixar que filas com mais de trezentos metros ou esperas superiores a dez minutos devem dar ensejo à liberação da passagem gratuita dos veículos pelos postos de cobrança, de sorte a restabelecer o padrão de atendimento exigido em contrato.

Ocorre que tais limites, embora representem avanço na política de atendimento aos usuários, ainda dão mostra de acanhamento, haja vista os numerosos episódios de congestionamento em rodovias concedidas que continuam a ser noticiados pela imprensa. Nossa intenção é reduzi-los à metade: filas de cem metros de comprimento ou esperas de cinco minutos, no máximo.

Não há, de fato, motivo que justifique um usuário esperar mais de cinco minutos por atendimento em praças de pedágio. Está ali não por vontade sua, mas porque exigem que pague pelo serviço. Se é assim, que a cobrança seja célere, até por conta de a razão primeira de se usar uma rodovia expressa ser a esperada fluidez do tráfego.

Dado que a medida se dirige a situações excepcionais, é de se esperar que pouco impacto tenha no fluxo de caixa das concessionárias. É mesmo possível, em realidade, que elas venham a se beneficiar dos novos limites se, por força deles, mais pessoas se sentirem encorajadas a viajar em quaisquer épocas.

Eram essas as considerações que gostaríamos de fazer, esperando contar com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR**