

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 5.125, DE 2005

Dispõe sobre a existência de via alternativa e gratuita aos usuários como condição para a cobrança de pedágio e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JOÃO CALDAS

**Relator:** Deputado MARCELO TEIXEIRA

### I - RELATÓRIO

Cabe a esta Comissão proferir parecer a respeito do Projeto de Lei nº 5.125, de 2005, proposto pelo Deputado João Caldas. A iniciativa condiciona a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público à existência de via alternativa e gratuita para os usuários. Determina, também, que as legislações e contratos relativos à matéria sejam adequados àquela disposição.

Justificando a proposição, o autor argumenta que as rodovias são bens públicos de uso comum do povo, não podendo sua utilização sofrer limitação de qualquer natureza. Argumenta, ainda, que a cobrança de pedágio sem o oferecimento de via alternativa e gratuita representa restrição ao direito de ir e vir, assegurado pela Constituição Federal.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.



FC770E6126

## II - VOTO DO RELATOR

Em que pese a bem fundamentada justificativa do projeto de lei apresentado pelo Deputado João Caldas, onde se lança mão de alguns argumentos jurídicos respeitáveis, lembro que esta Comissão, em reunião ordinária realizada no dia 19 de novembro de 2003, há pouco mais de um ano, portanto, decidiu unanimemente pela rejeição, entre outros, do Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, proposto pelo Deputado Pompeo de Mattos, cuja finalidade era idêntica a da proposição que hoje se analisa, ou seja, exigir, para a cobrança de pedágio, a existência de via alternativa e gratuita à disposição do usuário.

Naquela oportunidade, a inconveniência da proposta foi ressaltada com fundamento na sua absoluta desconexão com a realidade brasileira, em que faltam recursos públicos para investimento na manutenção da malha rodoviária existente, quanto mais para investimento na construção de vias alternativas.

De fato, vinculando-se a cobrança de pedágio à existência de via alternativa e gratuita, inviabilizar-se-ia praticamente todos os programas de concessão rodoviária já em andamento, assim como aqueles planejados.

Ao contrário da situação verificada em vários países desenvolvidos, a malha rodoviária brasileira ainda é rarefeita, resultado da grande extensão de nosso território e da sistemática redução da aplicação de recursos públicos em rodovias nos últimos vinte e cinco anos. Não temos alternativas rodoviárias economicamente aceitáveis à maioria das estradas hoje colocadas sob exploração da iniciativa privada, seja em termos de extensão do trajeto seja em termos de segurança viária.

Embora inicialmente o modelo de exploração rodoviária mediante cobrança de pedágio tenha surgido como solução para financiar a construção de novas e modernas rodovias, como verificado na Europa, nos Estados Unidos e no Japão, sua aplicação, nos dias atuais, ultrapassa tal



objetivo, indo alcançar, em numerosos países, à semelhança do que ocorre no Brasil, programas de restauração e manutenção rodoviária de longo prazo, especialmente onde, como aqui, subsistem dificuldades orçamentárias no setor público.

Não estamos indo na contramão, portanto. Os índices de satisfação dos usuários e os bons níveis de serviço alcançados pelas rodovias postas sob concessão no País são provas de que o programa brasileiro não é um disparate. Há falhas, evidentemente. É bem possível, também, que haja uma quantidade excessiva de trechos rodoviários colocados sob concessão.

Seria irresponsabilidade, todavia, em face de alguns equívocos cometidos, talvez até por nossa falta de experiência na regulação da matéria, fazer ruir todo um projeto de manutenção e restauração rodoviária que, com raras exceções, vem apresentando bons resultados.

Imaginem o caos que nos esperaria na esquina seguinte se decidíssemos pela impossibilidade de se cobrar pedágio dos usuários que não pudessem se dirigir a via alternativa e gratuita? Como administrar as dezenas de ruptura de contrato? Como manter os níveis de serviço? Como indenizar os concessionários? Não seriam poucos os problemas...

Duas questões, além de tudo o que já se disse, precisam ser observadas quando se analisa esta matéria. Em primeiro lugar, não há rodovia gratuita; somos nós, contribuintes, que pagamos pela manutenção, restauração ou modernização de trechos de estradas postos à disposição dos usuários. Em segundo lugar, o conceito “universal” de via alternativa precisaria estar absolutamente caracterizado no projeto, supondo que isso seja factível. Do contrário, não restaria outro caminho que o Judiciário para a solução de todas as discussões a respeito.

**Sendo essas as considerações de mérito, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.125, de 2005.**



Sala da Comissão, em            de            de 2005.

Deputado MARCELO TEIXEIRA  
Relator

2005\_9250\_Marcelo Teixeira.065



FC770E6126