

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.992, DE 2009

Acrescenta o art. 45-A, na Lei n.º 8.987, de 03 de maio de 1995, vedando a cobrança de tarifa de pedágio de pessoas residentes em município em que está localizada a praça de cobrança.

Autor: Deputado CARLOS SAMPAIO

Relator: Deputado PEDRO FERNANDES

I - RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão analisar o Projeto de Lei n.º 5.992, de 2009, apresentado pelo Deputado Carlos Sampaio. Trata-se de alterar a Lei n.º 8.987, de 1995, acrescentando-lhe artigo que proíbe a cobrança de pedágio de pessoas que residam em município no qual esteja localizada a praça de cobrança. A proibição, continua o artigo, vale para a União e para os Estados, os quais deverão rever os contratos vigentes para adaptá-los à nova regra. Por fim, determina-se que a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, após a revisão, seja garantida por meio da prorrogação do prazo de exploração das rodovias, não de reajustamento tarifário.

De acordo com o autor, o regime de concessão aplicado a rodovias trouxe diversos benefícios mas também uma anomalia: a cobrança de pedágio de pessoas que desejam se deslocar dentro do próprio território do município. Considera, S.Ex.^a, que não há motivo plausível para essa exigência. Argumenta que a proibição proposta, estendendo-se à União e aos Estados, não fere a Constituição da República, porquanto é ela mesma que diz que lei federal deve regulamentar a política tarifária das concessões e permissões públicas.

Esgotado o prazo regimental, não foram propostas emendas à iniciativa. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Inicialmente, é preciso fazer um alerta: a isenção de pedágio para veículos registrados em município no qual se localize praça de cobrança é medida já aprovada por esta Comissão, na oportunidade da análise do Projeto de Lei n.º 3.062, de 2008, ocorrida em meados de 2009. Para os que desconhecem o fato, o referido projeto encontra-se agora na Comissão de Finanças e Tributação, onde recebeu parecer favorável do relator. Portanto, não houvesse outra razão, a simples economia processual recomendaria que não se desse seguimento a sugestão já acatada por este órgão da Casa.

Não obstante essa restrição formal, penso que será útil despendendo um pouco de tempo tentando fazer ver a este colegiado que, no mérito, a matéria é cercada de impropriedades; conseqüentemente, a decisão anterior aqui tomada, quero crer, não teria sido a melhor. Vejamos.

De pronto, uma obviedade: as rodovias federais ou estaduais não foram concebidas para atender à circulação local. Para isso existem as vias urbanas e as estradas municipais. É responsabilidade do Município, e não da União ou do Estado, garantir acessibilidade a pontos de seu território. Mas isso nem é o mais importante.

Há uma questão subjacente e mais relevante do que a de se o munícipe deve pagar para transitar por trecho de rodovia federal ou estadual que não vai para além das divisas municipais. Ela é a seguinte: deve-se cobrar pela utilização da rodovia? Essa é a questão de fundo. Se a resposta aqui é positiva, o que causa desconforto não é que alguns paguem para circular em trecho rodoviário compreendido no território de apenas um município, mas que muitos não paguem nada, mesmo para ir de um município a outros. Claro, pode-se alegar que não é razoável cobrar pelo uso de rodovia, e essa poderia, sim, ter sido a linha adotada pelo autor. S.Ex.^a, no entanto, bem ao contrário, admite que houve progressos no setor a partir da experiência das concessões rodoviárias. Não cabe aqui, portanto, travar essa discussão, pois estamos de acordo nesse aspecto. O que quero deixar patente é que

nossa divergência não está em se explorar a rodovia comercialmente ou não, mas no que constitui o grande problema do modelo de exploração comercial hoje em vigor. Se o pagamento pelo uso de rodovia é a premissa, a situação preocupante não é a de que alguns estejam pagando por pouco uso, mas a de que vários nada estejam pagando por muito uso.

A direção correta, parece-me, está no exato oposto do que foi sugerido: em vez de reduzir o número de pagantes, é preciso aumentá-lo! O ideal é que mais e mais usuários sejam chamados a pagar o pedágio, de maneira que os custos da concessão sejam melhor distribuídos e se traduzam, para cada um, num valor tarifário menor. A tecnologia da cobrança eletrônica já facilita que se prossiga nessa direção, como o demonstram centenas de projetos de exploração comercial de rodovias no exterior.

Isso é possível. Não quero entrar aqui em uma discussão jurídica – de que pode se encarregar a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – mas penso que, mantido o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, não há que se falar em benefício aos concessionários. A manutenção do equilíbrio significaria reduzir tarifas em proporção ao ingresso de novos usuários pagantes. Todos sairiam ganhando. Na medida do possível, portanto, novos postos de cobrança eletrônica devem ser planejados: isto, sim, seria distribuir equanimemente os encargos da exploração e manutenção rodoviárias.

Acabo de dizer que existe outra linha de ação e que a considero superior à que foi proposta. Todavia, para dar continuidade à minha argumentação, tomo agora como fato consumado, por hipótese, a concessão de gratuidade para os municípios, tal como sugerido no projeto.

A primeira pergunta que me vem à mente é a seguinte: como podem saber que o uso da rodovia pelo beneficiário da gratuidade visa a atingir um ponto no próprio território municipal ou, de outra maneira, que não se destina a uma ligação intermunicipal ou interestadual? Ora, não há como saber! Como as praças de pedágio ficam muito afastadas umas das outras, aquele a quem se oferece a gratuidade pode bem estar aproveitando-a para se deslocar até ponto além do território municipal, sem nada pagar por isso.

Desde essa hipótese, que me soa bastante razoável, é indeclinável reconhecer que esse beneficiário de quem se fala passa a ter não uma posição de igualdade perante seus vizinhos, moradores de municípios próximos, mas mais favorável, na verdade. É fácil demonstrar o porquê.

Imaginem os municípios A, B e C e uma estrada que os interliga. Imaginem agora que há uma praça de pedágio no município B e que todos pagam para atravessá-la, moradores de A, B ou C. Consideremos agora que os moradores de B sejam poupados do pagamento, porque, tal qual os moradores de A e C, precisam transitar livremente no seu próprio território. Todos, assim, já podem ir de um ponto a outro de seu município sem nada depender com pedágio em rodovia estadual ou federal. Mas e quanto aos deslocamentos intermunicipais entre A, B e C? Suponhamos que a praça de pedágio fique no território de B, mas no trecho rodoviário que o liga a A. Dessa maneira, antes da gratuidade, o morador de A pagaria para ir tanto a B como a C. O inverso é verdadeiro. Os moradores de B e de C pagariam para ir até A. Finalmente, os de B iriam para C, e vice-versa, sem nada pagar. Uma vez instituída a gratuidade para os de B, tem-se o seguinte: os de A continuariam a pagar para ir a B e a C. C continuaria a pagar para ir a A e continuaria a não pagar para ir a B. A situação dos de B, todavia, seria alterada a favor deles. Continuariam a nada pagar para ir a C, mas agora não precisariam pagar para ir a A. Ou seja: ganham não apenas uma gratuidade intramuros, mas para além de seu próprio território. Não se trata, em resumo, de um conserto que produza igualdades, mas vencedores. E os vencedores, vê-se, seriam os de B.

Esse exercício simples e banal serve apenas para demonstrar que a introdução da gratuidade para alguns não torna o sistema como um todo mais justo. Somente quando todos forem chamados a pagar pelo uso da rodovia é que estar-se-á caminhando em direção à justiça.

Findas essas considerações, voto pela rejeição do Projeto de Lei n.º 5.992, de 2009.

-Sala da Comissão, em 23 de março de 2010.

Deputado PEDRO FERNANDES
Relator