

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.561, DE 2011

(Apenso: PLs nºs 1.926 e 2.105, de 2011)

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

Autor: Deputado Félix Mendonça Júnior

Relator: Deputado João Dado

I – RELATÓRIO

De autoria do nobre Deputado Felix Mendonça Júnior, o PL nº 1.561, de 2011, objetiva “a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.” Com a mesma finalidade se encontram os PLs nºs 1.926/2011, de autoria do Deputado Gean Loureiro, e 2.105/2011, cujo autor é o Deputado Diego Andrade.

No entender do Autor do PL nº 1.561, de 2011, os usuários de rodovias com pedágios enfrentam problemas devido à lentidão do atendimento por parte das concessionárias nas praças de pedágio:

“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.”

Prossegue em sua fundamentação o Autor:

“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.”

O Projeto em exame e seus apensados foram aprovados com Substitutivo na Comissão de Viação e Transporte. Encaminhado a esta

Comissão, coube a esta Relatoria a apresentação de parecer quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão examinar a proposição quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual (PPA), a lei de diretrizes orçamentárias (LDO) e à lei orçamentária anual (LOA), conforme estabelece o art. 53, inciso II, conjugado com o art. 32, inciso IX, alínea "h", do Regimento Interno.

O projeto em exame, seus apensos e o Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes buscam a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

A análise da adequação da proposição ao Plano Plurianual indica que o PL nº 1.561/2011, apensos e Substitutivo não representam implicação alguma quanto ao Plano em vigor. Do mesmo modo quanto às Leis de Diretrizes Orçamentárias para 2012 e para 2013, que se encontram em vigor.

Quanto à compatibilidade da proposição com a Lei Orçamentária Anual (Lei nº 12.798, de 04 de abril de 2013), importa considerar que os projetos de lei em análise não criam ônus adicional para o Erário.

No mérito, iniciamos destacando as diferenças entre os parâmetros definidos nas proposições ora relatadas. O PL nº 1.561/2011 estabelece limites de 100 metros de extensão da fila e de 5 minutos de espera, parâmetros adotados no Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes. O PL nº 1.926/2011, por sua vez, é menos rigoroso, com limites de 300 metros e 10 minutos de espera. No PL nº 2.105/2011, admite-se fila de 150 metros e tempo de espera de 5 minutos.

Como destacado pelo Relator na Comissão que nos antecedeu, os Programas de Exploração de Rodovias, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, já consta cláusula que obriga o concessionário a liberar a passagem gratuita de veículos nas praças de pedágio no caso de formação de filas superiores a 300 metros ou de espera superior a 10 minutos. Ocorre, todavia, que a exigência regulatória ampara-se, atualmente, no poder discricionário da Administração, deixando a cargo da agência reguladora a escolha de incluir ou não a mencionada restrição.

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição da receita ou da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto aos aspectos financeiro e orçamentário públicos dos PLs nºs 1.561, 1.926 e 2.105, todos de 2011, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte desta Casa. No mérito, somos pela aprovação dos PLs nºs 1.561, 1.926 e 2.105, todos de 2011, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado JOÃO DADO
Relator