

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.366, DE 2016

Concede ao usuário de rodovia o direito de atravessar gratuitamente praça de pedágio se houver efetuado pagamento de tarifa, no mesmo local, nos vinte minutos anteriores

Autora: Deputada RENATA ABREU

Relator: Deputado JOÃO DERLY

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, de autoria da Deputada Renata Abreu. A iniciativa altera a Lei nº 10.233, 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 conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Justificando a proposta, a autora afirma que, *“sob o juízo de muitos, o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo”*. Diz concordar com a tese e esclarece que arbitrou tolerância de vinte minutos em virtude da dificuldade de se encontrar local para manobra de retorno nas vias expressas.

Não houve emendas. É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, concede ao usuário de rodovia federal o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Segundo a autora, Deputada Renata Abreu, “o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo”.

De fato, a tolerância temporal com relação ao pagamento por uso de infraestrutura, especialmente em estacionamentos onde se pratica cobrança, é procedimento usual, adotado inclusive por instituições privadas, no entendimento de que não cabe cobrar de quem praticamente não gera limitação à ocupação do espaço viário.

No caso em questão, além da possibilidade de o condutor ter se enganado de trajeto, como aponta S.Exa., há de se considerar a hipótese de ele ter tido a necessidade de cumprir trajeto muito curto, que compreendia algum ponto além da praça de pedágio, mas que terminava em ponto aquém dessa praça. Ora, em condições normais, o condutor pagaria novo pedágio pela utilização da via somente após dirigir pelo menos por cinquenta quilômetros (ou mais, considerando os intervalos comuns entre duas praças de pedágio). Não parece razoável que, por fazer uma viagem curta de ida e retorno em vez de uma viagem só de ida, tenha esse condutor que arcar com ônus maior do que o dos outros. Trata-se de uma questão de equidade.

Embora seja favorável à ideia, preciso alertar para o fato de que ela, a fim de ser implementada, precisará de regras procedimentais que impeçam fraude. Explico.

A admissão de tempo de tolerância para o primeiro ou novo pagamento por uso de infraestrutura viária quase sempre está associada a estacionamentos, públicos ou privados. Em virtude de aquele que entrou ter de sair, necessariamente, o documento de controle (ticket, cartão etc.) pode ser bastante simples, em termos de conteúdo. Isto, porque não é plausível que alguém o transfira a terceiros, sob pena de, para sair do estacionamento, ter de

arcar com multa substantiva devida pela perda do comprovante. No caso da admissão de tolerância nas praças de pedágio, a emissão do documento de controle (nota fiscal, ticket etc.) tem de ser tal que seja possível identificar exatamente o veículo cujo motorista efetue o pagamento. Do contrário, o pagador pode simplesmente transferir ou vender o comprovante a quem venha em sentido contrário, para que goze do benefício de atravessar a praça gratuitamente, nos vinte minutos seguintes ao pagamento.

De toda maneira, acredito que a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, responsável pela regulação setorial, tem plenas condições de encontrar uma solução operacional satisfatória.

Sendo essas as ponderações, **o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.366, de 2016.**

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado JOÃO DERLY
Relator