

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997

(APENSOS OS PROJETOS DE LEI Nº 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.246/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03)

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Autor: Deputado ARLINDO CHINAGLIA

Relator: Deputado MÁRIO NEGROMONTE

I - RELATÓRIO

Sobe exame desta Comissão encontram-se o Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, e seus apensos, diretos ou indiretos: Projetos de Lei nº 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.246/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03 e 1.245/03.

Todas as proposituras têm como matéria o instituto do pedágio, embora muito diversificadas as abordagens, tanto em conteúdo como em extensão. Dessa forma, para facilitar a leitura e compreensão do trabalho, estar-se-á transferindo os breves resumos dos projetos para o espaço dedicado à sua análise, o voto do relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme adiantou o relatório, passa-se à apresentação e ao exame das propostas em tramitação, postas em seqüência por ordem cronológica.

Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, do Deputado Arlindo Chinaglia - Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Deve-se ter em mente que as rodovias federais 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, garantir acessibilidade a pontos de seu território. A par disso, a isenção proposta pode gerar injustiça, na medida em que se deixa de estabelecer uma relação mínima entre uso e pagamento. Ou seja, veículos de transporte de determinado município poderiam atuar sem qualquer ônus no tráfego intermunicipal (considerando que as praças de pedágio são distantes umas das outras), enquanto veículos de localidades vizinhas sofreriam com os encargos do pedágio.

Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, do Deputado Cunha Bueno - Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

O critério de avaliação de custos de manutenção de pavimentos leva em consideração o volume de veículos pesados que trafegam sobre esse pavimento, dimensionando-o de acordo com a carga a que será submetido ao longo de sua vida útil. Dessa forma, é de fácil entendimento que um caminhão não “desgasta” o pavimento apenas 2 vezes mais que um automóvel e, sim, até 50 vezes mais que um automóvel. Por exemplo, um caminhão de 5 eixos, que transporta 27 toneladas (peso bruto total de aproximadamente 45 toneladas), atua sobre o pavimento o equivalente a 35 automóveis médios (peso bruto total de 1,3 toneladas, aproximadamente). Portanto, este caminhão deveria pagar o equivalente a 35 automóveis (o que não ocorre, pois significaria, na prática, um valor de tarifa inviável para este tipo de veículo).

Podemos concluir que a proposta deste tipo de “limite”, na verdade, induz a um subsídio aos veículos comerciais de cargas pelos usuários de automóveis, que pagariam pelos danos causados às rodovias sem terem sido responsáveis por eles.

Projeto de Lei nº 78, de 1999, do Deputado Enio Bacci - Isenta do pagamento de pedágios, em todo território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

Os serviços prestados pela concessionária não se limitam ao período das 5 às 24 horas. Estão presentes durante todas as 24 horas do dia. Os caminhões desgastam o pavimento, independentemente do horário que trafegam pela rodovia. Além disso, poderiam ocorrer acidentes com os caminhões que estacionassem em acostamentos próximos às praças de pedágio, aguardando a hora em que vigoraria a isenção do pedágio. Esta prática também aumentaria o comércio ambulante na rodovia, a prostituição e os assaltos. Tal medida, adotada pela DERSA/SP no período de 1980 a 1984, foi revogada pelos mesmos motivos acima expostos.

Projeto de Lei nº 737, de 1999, do Deputado Augusto Nardes - Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

Os serviços são prestados ao usuário, independentemente da freqüência que o mesmo utiliza a rodovia. Esta medida dará tratamento diferenciado a um determinado segmento de usuários em detrimento de outros. Vai gerar inúmeras demandas judiciais.

Projeto de Lei nº 954, de 1999, do Deputado Luiz Ribeiro – Altera a Lei nº 9.277, de 1996, para determinar que a distância mínima entre as praças de pedágio de uma rodovia seja de cem quilômetros e, ainda, que em praças de cobrança localizadas em área urbana seja franqueada a passagem de moradores e empresas locais.

Em relação à isenção proposta, reiteramos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997. Quanto à localização das praças de pedágio, bom notar que a fixação de

condicionantes para sua determinação, em lei, pode gerar distorções nas estruturas tarifárias. Limitar ou preestabelecer a localização de praças de pedágio sem estudos detalhados pode ocasionar um tratamento desigual aos usuários das rodovias.

A cobrança de pedágio é mais justa quanto todos pagam proporcionalmente ao desgaste causado à rodovia. Quanto mais usuários pagam, menor será a tarifa de pedágio na praça. Se tecnicamente fosse possível, o ideal seria a cobrança por quilômetro percorrido, pois, assim, quem utilizasse 100 km da rodovia não pagaria a mesma tarifa de quem utilizasse 180 km, por exemplo. Em resumo, preestabelecer limites das praças de pedágio sem estudos técnicos e econômicos pode gerar desigualdades e distorções.

Projeto de Lei nº 1.177, de 1999, do Deputado Luís Eduardo - Dispõe sobre critérios para fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, do Deputado Wagner Salustiano - Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social e profissional. Além disso, qualquer isenção não prevista em contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, alterando os encargos da concessionária e ainda podendo onerar os valores de tarifas cobradas dos demais usuários não “beneficiados” por essa medida.

A par disso, a fiscalização dessa proposta seria muito difícil. Em automóveis que se aproximassesem de uma praça de pedágio, poderia haver troca de motoristas, com o “estudante” ocupando a direção, quando passasse pela praça, com perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos em acostamentos ao longo da rodovia.

Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, do Deputado Carlos Santana - Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de

pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

Relacionamos pontos importantes do projeto e nossa avaliação a respeito:

“Art. 3º Somente poderá ser instituído pedágio em sistema viário especial, que estiver de acordo com as seguintes diretrizes, além de outras que poderão ser determinadas pelos respectivos Poderes Públicos competentes:

I – seja formado por rodovias expressas, fechadas, exceto em acessos predeterminados, com vias duplicadas e canteiro central adequado;”

Caso seja incorporada tal medida à nossa legislação, estaremos condenando o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias a repetir os erros que o Programa do Governo Mexicano cometeu, tornando-se exemplo, no mau sentido, para o setor.

Lançar projetos de concessão de rodovias completamente novas, as conhecidas rodovias fechadas, exige alto volume de recursos para financiar a construção. Durante esse período, que pode durar até 4 anos para sua conclusão e início de operação, as tarifas costumam ser extremamente elevadas, acima da capacidade de pagamento dos usuários de rodovias. Isso contribui decisivamente para inviabilidade desse tipo de empreendimento.

O que ocorreria na realidade do mundo dos negócios é que não haveria interessados em investir e financiar tal realização, nas tais rodovias denominadas “fechadas”.

“III – possua, entre uma praça de pedágio e outra do mesmo sistema viário, a distância mínima de cem quilômetros;”

A limitação de distância entre praças de pedágio é, por si só, um grande erro de estrutura tarifária. A estrutura da utilização das rodovias, principal gerador das necessidades de investimentos e custos operacionais, está diretamente ligada à extensão das rodovias e ao desgaste causado pelos veículos que trafegam por ela. Valem aqui os comentários já feitos a respeito do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

“IV – qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;”

A fixação de condicionantes para determinação da localização de praças de pedágio pode gerar distorções na estruturas tarifárias, similares às mencionadas no inciso III. A proibição de implantação de praças de pedágio em rodovias que cortam cidades ou conglomerados urbanos pode criar um tratamento desigual para os usuários das rodovias, conforme já comentado na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

“VIII – seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego;”

Nos programas de concessão de rodovias no Brasil, tais investimentos já são exigidos dos concessionários contratados. São realmente soluções que trazem benefícios imediatos aos usuários. Estabelecer um limite mínimo entre os sistemas de comunicação para os usuários é um erro. A distância entre os dispositivos (painéis de mensagens, Call Boxe e sinalização dinâmica), depende muito de cada projeto e de sua viabilidade econômico-financeira. Lembramos que exigências e especificações não respaldadas por estudos técnicos e econômicos podem gerar custos adicionais aos usuários, custos que estarão expressos nas tarifas de pedágio.

Lembramos que algumas soluções recentes podem trazer o benefício esperado, como, por exemplo, a Rádio Estrada, que divulga informação em tempo real e integral para o usuário que está na rodovia.

“Art. 6º § 1º - O veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento de pedágio.”

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social, profissional e no caso específico de veículos de carga, independentemente do tipo de produto que transportam. Além disso, qualquer isenção não prevista no contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, conforme já salientado no exame do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Além disso, a fiscalização dessa proposta seria bastante difícil. Como seria feita a verificação da carga dos caminhões em plena praça de pedágio? Seria um perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos na praça ou em acostamentos próximo a elas.

“§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem com produtos agrícolas destinados à exportação, medicamentos essenciais à saúde da população, material didático para educação básica, será estabelecido, no máximo, o valor de até 50% da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 3º- o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior a 50% da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em 40% o valor por veículo de passeio ou automóvel.”

Valem os mesmo comentários já feitos com relação ao Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

“Art. 8º - os atuais sistemas com pedágios já estabelecidos terão o prazo de dois anos para ajustarem-se às diretrizes estabelecidas nos dispositivos do Art. 3º desta Lei, ressalvando o disposto nos seus incisos I, III e IV, cujo prazo será de três anos, ajustando-se devidamente os contratos de concessões existentes; extinguir-se-ão automaticamente a cobrança de pedágios, nos casos em que as determinações deste artigo não forem devidamente cumpridas.”

Os argumentos anteriormente colocados já demonstram as diversas restrições à aplicação, na prática, do art. 3º desse projeto de lei.

Projeto de Lei nº 1.847, de 1999, do Deputado Dino Fernandes - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel – táxis, em rodovias federais.

Cabem aqui, novamente, os argumentos já apresentados quando da análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.977, de 1999, do Deputado Vivaldo Barbosa – Determina que o Poder Público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto da concessão, seja ponte, estrada ou viaduto.

Aplica-se à proposta a análise referente ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, antes comentado.

Projeto de Lei nº 1.995, de 1999, do Deputado Glycon Terra Pinto - Concede isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Os contratos de concessão já possuem cláusulas nas quais está definido, entre outras exigências, o tempo máximo de espera nas filas das praças de pedágio.

Projeto de Lei nº 2.246, de 1999, da Comissão de Viação e Transportes - Normatiza a cobrança de pedágio.

Apresentamos os mesmos argumentos utilizados no Projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos - Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

Novamente, apresentamos os mesmos argumentos utilizados no projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Projeto de Lei nº 3.229, de 2000, do Deputado Airton Roveda - Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

A cobrança de pedágio em rodovias de pista simples já foi objeto de discussão pelo TCU. A Decisão nº 421, de 2001, do Tribunal, deixa

claro que não há qualquer restrição legal à cobrança de pedágio em rodovia com apenas duas faixas de rolamento. A proposta desencadearia enorme confusão nos programas de concessão rodoviária hoje em vigor, inviabilizando os mesmos.

Projeto de Lei nº 3.444, de 2000, do Deputado Eunício Oliveira - Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

O Selo-Pedágio foi uma prática adotada nos anos 80 pelo DNER e o fracasso dessa forma de gerar recursos, ampliar, manter e administrar as nossas rodovias faz parte dos anais da história da administração de rodovias no Brasil.

A falsificação do Selo-Pedágio e a má fiscalização fomentaram a corrupção durante os anos em que ele existiu, além dos recursos não terem sido, de fato, aplicados nas rodovias.

Projeto de Lei nº 4.144, de 2001, do Deputado Luiz Bittencourt - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.421, de 2001, do Deputado Dr. Heleno - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

Novamente, lança-se mão dos argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.545, de 2001, do Deputado Oliveira Filho - Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

A cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. A concessão de qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, que geraria, por consequência, um aumento das tarifas de pedágio. A par disso, vale dizer que o legislador federal não pode estabelecer descontos no pagamento do IPVA, tributo estadual.

Projeto de Lei nº 4.485, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Modifica o § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que “ dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências”, de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 5.555, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Isenção de pedágio para os transportadores de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.457, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho - Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para táxis, vans e transporte de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.264, de 2002, do Deputado Paulo José Gouvêa - Fixa a cobrança de 70% do valor do pedágio para o veículo de transporte de carga que estiver transitando sem carregamento.

Na maior parte dos contratos hoje em vigor, não é cobrada tarifa sobre eixos suspensos dos caminhões. Portanto, no caso de veículo sem carga, o mesmo poderá levantar um ou mais eixos, não lhe sendo imputada cobrança sobre os mesmos. Nos contratos em que são cobrados todos os eixos existentes dos caminhões, independentemente se estão levantados ou não, a cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, alterando os encargos da concessionária e aumentando a tarifa básica de pedágio.

Projeto de Lei nº 6.572, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791 de 1969 isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na análise do projeto anterior.

Projeto de Lei nº 6.745, de 2002, do Deputado Bispo Wanderval - Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

Válidos, para o exame da proposta, os argumentos já apresentados na apreciação do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.750, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar da taxa de pedágio em rodovias federais, veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

Destacamos os mesmos argumentos já apresentados quando do exame do Projeto de Lei nº 78, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.790, de 2002, do Deputado Márcio Matos – Proíbe a cobrança de pedágio dos veículos registrados nos municípios onde existirem praças de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 6.877, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.062, de 2002, do Deputado Luiz Antônio Fleury – Determina que o maior valor cobrado de tarifa de pedágio não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, aplicável aos automóveis e caminhões leves de até dois eixos.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 7.096, de 2002, do Deputado Luiz Ribeiro – Proíbe a cobrança de pedágio para caminhões de carga, em todo território nacional.

Reiteramos os argumentos apresentados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, e do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 7.159, de 2002, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.447, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho – Determina que a tarifa de pedágio seja estabelecida em função da tonelagem do veículo, considerado seu peso próprio e a carga.

De pronto, vale dizer que se trata de proposta de dificílima execução, a qual exigiria a colocação de balanças em todas as praças de pedágio. De fato, não seria confiável o sistema proposto no projeto, que admite como comprovação do peso do veículo documento emitido pelos postos de pesagem presentes nas rodovias. Além de muitos deles não estarem funcionando, há de se supor que possa haver movimentação de carga nos veículos entre os postos de pesagem e as praças de pedágio.

De outra parte, permanecem válidos os comentários feitos à propósito da análise do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 284, de 2003, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 800, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Isenta do pagamento de pedágio em rodovia federal o veículo registrado em município onde esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 902, de 2003, do Deputado Rogério Silva – Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, viaduto ou túnel que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.229, de 2000.

Projeto de Lei nº 984, de 2003, do Deputado Luiz Sérgio – Altera o Decreto-lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, com o intuito de determinar que as praças de pedágio sejam localizados em pontos específicos da via.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.057, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio a veículos de duas rodas e a veículos conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.195, de 2003, do Deputado Vieira Reis – Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

O pagamento do pedágio deve estar relacionado ao uso que se faz da rodovia. Na medida em que esse parâmetro é rompido, injustiças podem ocorrer, principalmente pelo fato de se beneficiar quem mais usa a rodovia e, consequentemente, quem mais a desgasta. Além disso, deve-se lembrar da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos

contratos em execução, para a aplicação da medida, o que provocaria aumento da tarifa básica.

Projeto de Lei nº 1.245, de 2003, do Deputado Paulo Magalhães - Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

Prevalecem os mesmo argumentos relacionados na análise do projeto anterior.

Feitas as observações específicas, necessárias à avaliação de cada projeto, julgamos conveniente tecer alguns comentários gerais sobre a situação da infra-estrutura rodoviária brasileira e os programas de concessão rodoviária.

Cabe assinalar, em primeiro plano, que os investimentos na malha rodoviária federal tiveram uma redução, nos últimos vinte e cinco anos, de aproximadamente 50%, ao passo que, no mesmo período, a frota de veículos multiplicou-se por oito. Ocorre, assim, que o uso das rodovias é bastante intenso – 96% do transporte de passageiros e 62% do transporte de cargas dá-se por esse meio -, mas em condições desfavoráveis, o que pode gerar aumento de até 38% no custo operacional dos veículos, 58% no consumo de combustível, 100% no tempo de viagem e 50% no índice de acidentes – dados do IPEA.

Essa sorte de coisas foi preponderante para a implantação dos programas de concessão rodoviária no país, alternativa para a manutenção e o melhoramento de estradas com maior fluxo de veículos. Além de possibilitar a recuperação e a modernização de trechos rodoviários vitais para a economia brasileira, com capital privado, as concessões de rodovias proporcionaram redução do custo de transporte, aumento da segurança (em apenas um ano o número de mortos foi reduzido em 34%), geração de empregos (44.264 postos de trabalho – dados de 2001), programas sociais (220 mil pessoas atendidas em comunidades carentes), e aumento do volume de arrecadação tributária do Poder Público (IR, PIS, COFINS e ISS).

Em que pese a existência de críticos dos programas de concessão rodoviária, vale notar que no *ranking* das melhores rodovias do país,

desenvolvido pela CNT, a grande maioria é de rodovias concedidas à iniciativa privada (quatro, das seis primeiras colocadas). Além disso, de acordo com pesquisa realizada pelo DataFolha, o índice de usuários satisfeitos com os serviços prestados pelas concessionárias é de 86%, percentual bastante expressivo. Por fim, não se pode acusar os programas implantados no país de serem amparados por tarifas extorsivas. Ao contrário. No Brasil, as tarifas correspondem a 0,017 dólares por quilômetro, em média. Nos EUA, esse valor sobe para 0,027, na Espanha, para 0,079, no Japão, para 0,159 e, no México, para 0,220. A par disso, é bom lembrar que as concessionárias brasileiras prestam alguns serviços não oferecidos pelas suas congêneres internacionais, casos dos atendimentos médico e mecânico.

Conclusão

Visto nenhuma das iniciativas apresentar conteúdo que possa contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país, votamos pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.925, de 1997, 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.246/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03 e 1.245/03.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE

Relator