

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 129, DE 2019

Altera a Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, para determinar o monitoramento por vídeo das rodovias concedidas.

Autor: Deputado CHARLES FERNANDES

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes, por força da alínea 'c', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei Complementar nº 129, de 2019. O texto tenciona alterar a Lei Complementar nº 121, de 2006, para determinar o monitoramento por vídeo das rodovias exploradas pela iniciativa privada por meio de concessão.

O Autor justifica a proposta destacando os grandes desafios de segurança pública que nosso País enfrenta. Argumenta que as ocorrências de roubo de cargas geram custos que pressionam preços de produtos, fretes e seguros, além de assombrar os profissionais que atuam nas estradas. Considera que a instalação de câmeras de monitoramento nas rodovias “se traduzirá em viagens mais seguras e em avanço significativo no combate ao crime”.

Após a análise de mérito desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria será apreciada pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado e, em seguida, terá a constitucionalidade,



juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O projeto tramita em regime de prioridade e está sujeito à apreciação do Plenário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto em análise visa a alterar a Lei Complementar nº 121, de 2006, para determinar o monitoramento por vídeo das rodovias exploradas pela iniciativa privada por meio de concessão.

O Autor justifica a proposta destacando os grandes desafios de segurança pública que nosso País enfrenta. Argumenta que as ocorrências de roubo de cargas geram custos que pressionam preços de produtos, fretes e seguros, além de assombrar os profissionais que atuam nas estradas. Considera que a instalação de câmeras de monitoramento nas rodovias “se traduzirá em viagens mais seguras e em avanço significativo no combate ao crime”.

Não obstante compartilharmos a preocupação com a segurança pública no Brasil, entendemos que a matéria, nos termos propostos, não merece prosperar.

Antes de tudo, é preciso esclarecer que tal aparato tecnológico já é utilizado em grandes rodovias com fluxo relevante de veículos. É o caso, por exemplo, da Rodovia BR-116 (Presidente Dutra), que em seu Programa de Exploração da Rodovia (PER), documento que especifica as condições para a execução do contrato, prevê o vídeo-monitoramento nos seguintes termos:

“Como elemento de apoio à fiscalização do trânsito nas Praças de Pedágio, pela Concessionária e pela própria Polícia Rodoviária Federal, a monitoração das evasões deverá utilizar equipamentos de detecção em pista e câmeras de TV em



circuito fechado, permitindo o registro permanente da circulação de veículos e pessoas na área.

A atividade de monitoração deverá estar permanentemente sendo conduzida pela própria gestão da operação do pedágio, integrada com a Polícia, devendo as ocorrências nas Praças de Pedágio ser transmitidas em tempo real às demais unidades da Concessionária e à Polícia, podendo ainda detectar, nesses locais, os veículos evadidos nos Postos de Pesagem e Postos Policiais ou, ainda, veículos furtados.”

Nas concessões rodoviárias, a monitoração da rodovia é um dos aspectos abordados pelo PER, que ainda inclui diretrizes para: recuperação, manutenção, operação, conservação e melhoramentos da via. Os equipamentos e tecnologias a serem empregados em cada um desses aspectos também são definidos nesse documento.

Nesse sentido, não nos parece adequado incluir tal sorte de detalhamento em lei federal. Tão pouco eleger entre tantos aspectos igualmente relevantes, apenas o vídeo-monitoramento como característica positivada em lei.

Na modelagem do contrato, o Poder Executivo poderá, após debates em audiências públicas e estudos prévios, definir com maior precisão, caso a caso, a necessidade de se implantar esses e outros equipamentos e soluções. Pode haver situações, inclusive, nas quais não seja necessária a instalação de câmeras e, sua imposição por lei federal venha a inviabilizar a concessão ou encarecer desnecessariamente a tarifa a ser paga pelo usuário final.

Vale destacar que a principal contribuição das concessionárias para a sociedade é a prestação de serviço público de exploração de infraestrutura rodoviária. Sua vocação é essencialmente ligada à gestão do bem público em favor do aumento da eficiência da rodovia (essencialmente, maior fluidez e menor ocorrência de acidentes). Ainda que o problema da segurança pública seja um enorme desafio para as autoridades, é preciso entender que qualquer contribuição dada pelas concessionárias nesse setor será marginal e que há que se adotar medidas e mecanismos específicos e adequados para esse fim. Desvios de finalidade dessa natureza podem



inflacionar tarifas e desviar o foco de tal maneira que veríamos degradado o serviço de administração da via sem, contudo, termos uma solução adequada para a segurança pública.

Sem invadir o mérito da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, que em seguida apreciará a matéria, consideramos que, pela extensão da malha rodoviária nacional, a implantação de vídeo-monitoramento seria mecanismo pouco eficiente em favor da segurança. Dispositivos de rastreamento em veículos de carga ou intensificação do patrulhamento por parte das forças policiais talvez sejam medidas menos custosas e mais eficazes no combate ao crime nas estradas.

Pelo exposto, voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei Complementar nº 129, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

2022-4265

