

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 181, DE 2021

Regulamenta o distanciamento mínimo entre a instalação de praças de cobrança de pedágio.

Autor: Deputado JUNINHO DO PNEU

Relator: Deputado GUTEMBERG REIS

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em exame, de autoria do Deputado Juninho do Pneu, pretende regulamentar o distanciamento mínimo entre a instalação de praças de cobrança de pedágio. Para isso, insere o art. 4-A no texto da Lei nº 7.712, de 1988, que dispõe sobre a cobrança de pedágio em rodovias federais. De acordo com esse dispositivo, a distância mínima de instalação de praças de cobrança de pedágio, no caso de novas concessões ou renovação das já existentes, não poderá ser inferior a cem quilômetros, tanto entre praças do mesmo trecho concedido quanto entre praças de trechos distintos, independente da concessionária.

O Autor argumenta que “A política de concessão tem melhorado as condições das rodovias pedagiadas, porém, chama a atenção o grande número de praças de pedágio que surgiram nos últimos anos, principalmente nas regiões Sudeste e Sul, o que já tem provocado contestações por parte dos usuários, inclusive pelo elevado preço das tarifas”.

O Projeto foi distribuído para as Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e está sujeito à apreciação conclusiva das Comissões.



Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso Relatório

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame, de autoria do Deputado Juninho do Pneu, insere o art. 4-A no texto da Lei nº 7.712, de 1988, que dispõe sobre a cobrança de pedágio em rodovias federais para definir que a distância mínima das praças de pedágio, no caso de novas concessões ou renovação das já existentes, deve ser de 100 quilômetros, tanto entre praças do mesmo trecho concedido quanto entre praças de trechos distintos, independente da concessionária.

Em que pese a nobre intenção do Autor da proposta, entendemos que o projeto não merece prosperar nesta Comissão, pelas razões expostas a seguir.

Em primeiro lugar, chamamos atenção para o fato de que a Lei nº 7.712/1988, que o projeto de lei pretende alterar, foi revogada no ano de 1990 pela Lei nº 8.075, que extinguiu a cobrança do selo pedágio.

Além dessa incongruência no aspecto formal, a ideia segundo a qual convém fixar, em lei, uma distância mínima a ser guardada entre praças de cobrança de pedágio repousa na premissa, aparentemente correta, de que os gastos do usuário serão tanto maiores quanto maior for o número de locais de cobrança de pedágio. Trata-se, no entanto, de uma premissa equivocada. Entendamos o porquê.

A prestação de um serviço de grande monta, como a administração de uma rodovia, somente pode ser concretizada se, previamente, investimentos forem realizados para constituir a base material e humana que será empregada no negócio. Além disso, gastos correntes são necessários para garantir a permanência dessa base ao longo do tempo em que se deseja prestar o serviço. Pois bem. Tendo em conta que os recursos a



serem empregados para a prestação dos serviços provenham dos pagamentos efetuados pelos que usam do serviço, é natural concluir que, quanto maior o número de usuários pagantes, menor será a quantia requerida de cada um deles para que se consiga financiar os investimentos iniciais e os gastos correntes.

Nessas circunstâncias, quanto mais praças de pedágio puderem ser implantadas, menores serão as tarifas praticadas em cada uma delas e menores também as despesas daqueles que pagariam pelo uso da rodovia. Assim, evidentemente, a diminuição do número de praças de pedágio beneficia apenas aqueles que utilizam a rodovia para viagens de curta distância, pois utilizariam os serviços da concessão sem o pagamento de qualquer retribuição financeira por essa fruição.

A adoção de distâncias maiores entre praças de pedágio, embora proporcione eficiência nas viagens, em razão da menor quantidade de praças de pedágio, certamente, causa perda em equidade, uma vez que, em cada praça de pedágio, uma parcela cada vez menor de veículos acaba por pagar proporcionalmente mais do que deveria em função da distância efetivamente percorrida na via, enquanto uma parcela cada vez maior deixa de pagar pedágio, na medida em que seu percurso se realiza, integralmente, entre duas praças sucessivas, sem passar por qualquer uma delas.

Em resumo, se o custo total de um empreendimento ou serviço puder ser repartido entre o maior número possível de consumidores, é aí que se poderão cobrar as menores tarifas pelo usufruto do serviço. Ou seja, o aumento do número de praças de pedágio permite a distribuição dos custos da concessão entre um número maior de contribuintes, permitindo a redução do valor devido por todo aquele que é chamado a pagar pelo serviço. O exato oposto, portanto, do que se propõe o projeto.

Ademais, cada concessão rodoviária é um empreendimento particularíssimo, em razão das benfeitorias que prevê, da quantidade de usuários que pretende atingir, do prazo da concessão e das características próprias da rodovia e de seu entorno. Apenas quem analise a interferência dessas variáveis em um caso concreto será capaz de julgar qual a distribuição



mais adequada das praças de pedágio – quantas devem ser construídas e em que locais. É preciso considerar, ainda, que antes da concessão de determinado trecho, cada modelagem é analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e submetida ao controle popular por meio das audiências públicas.

Portanto, entendemos que seria arbitrária a medida legal que obrigasse o administrador rodoviário a observar a distância mínima de cem quilômetros para instalação das praças de pedágio. Afinal, as razões peculiares que embasaram a definição da localização das praças de pedágio em uma rodovia estariam sendo trocadas por um princípio abstrato e sem qualquer embasamento técnico.

Importante lembrar, ainda, que esta Comissão já se manifestou sobre o tema quando rejeitou o PL nº 1.434, de 2015, que também estabelecia distância mínima de cem quilômetros entre as praças de pedágio.

Por fim, lembramos que em 1º de junho de 2021, foi publicada a Lei nº 14.157, que tem a finalidade de tornar viável a adoção do chamado sistema “*free flow*” de pedágio nas rodovias brasileiras sob concessão. A lei atribuiu à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na elaboração de editais de concessão de rodovia, o dever de utilizar sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. Para isso, estabelece as condições para a adoção do sistema de livre passagem “*free flow*”, modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários. Como se vê, essa nova modalidade de cobrança da tarifa torna inócua a discussão sobre a distância mínima entre as praças de pedágios.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela Rejeição do Projeto de Lei nº 181, de 2021.

Sala da Comissão, em de de 2023.



Deputado GUTEMBERG REIS
Relator

2023-16245

Apresentação: 10/10/2023 16:05:40.470 - CVT
PRL 1 CVT => PL 181/2021

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233432626700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

