



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **PROJETO DE LEI N.º 4.279-A, DE 2004 (Do Sr. Vieira Reis)**

Estabelece normas para instalação de posto bancário 24 horas em pedágios nas rodovias federais e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. BETO ALBUQUERQUE).

#### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) ;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

#### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões - Art. 24, II

## **S U M Á R I O**

- I - Projeto Inicial
- II - Na Comissão de Viação e Transportes
  - parecer do relator
  - parecer da comissão

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Esta lei estabelece normas para instalação de posto bancário 24 horas nas rodovias federais e dá outras providências.

Art. 2º Ficam as empresas concessionárias do serviço de pedágios, em convênio com instituições financeiras públicas e privadas, obrigadas a disponibilizar, em todas as rodovias federais, a prestação de serviços bancários, por intermédio da instalação de máquinas de atendimento 24 horas para atendimento aos seus usuários.

Art. 3º O atendimento ao disposto no art.1º observará:

I – o posto bancário 24 horas será instalado obrigatoriamente nas proximidades das cabines de pedágio das respectivas rodovias;

II – ao serviço prestado não será acrescido nenhum valor a mais que o já estabelecidos;

III – quanto ao serviço de segurança para os usuários, serão os já oferecidos pela concessionária do serviço de pedágio;

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar de sua publicação.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de sua publicação.

**JUSTIFICATIVA**

Em pesquisas realizadas pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR, no ano de 2001, mais de 500 milhões de veículos trafegaram nas rodovias pedagiadas no Brasil. Atualmente, existem 36 concessionárias em sete estados brasileiros (RS, PR, SP, RJ, MG, ES e Bahia). A estimativa é que cerca de 1,8 milhões de veículos trafeguem nas rodovias brasileiras todos os anos e cerca de 40% pagando pedágio.

Em termos de segurança as rodovias concedidas estão gerando um grande benefício para a sociedade, já que as estradas concedidas

oferecem melhores condições do pavimento, sinalização adequada, socorro de emergência, com equipamentos sofisticados que vão desde centros de controle operacional, em que a estrada é monitorada por câmeras com ambulâncias sofisticadas, equipamentos de primeira geração. A rapidez no atendimento às vítimas aumentou significativamente o número de vidas salvas. Ainda segundo a ABCR, em 2001, o número de mortes nas rodovias concedidas foi de 1.723 contra 1.845 em 2000 que representou redução de 6,6% apesar do aumento do tráfego em 19,4%. O número de socorros médicos aumentou 56% em 2001 comparando-se com o ano anterior. E quase meio milhão de usuários tiveram seus veículos guinchados pelo serviço de socorro mecânico das concessionárias.

A concessão de rodovias tem permitido maior agilidade nos deslocamentos, já que as melhores condições das estradas e a rápida liberação das pistas no caso de acidentes, contribuem para que o usuário regular possa prever com maior segurança a hora de partida e chegada além de reduzir custos de manutenção. Apesar disso, as entidades de classe, principalmente das empresas de transporte de cargas e passageiros, alegam que a redução dos custos operacionais, em função das melhores condições das estradas, não compensa o custo do valor pago em pedágios.

As concessionárias de rodovias ainda não aprenderam a comunicar corretamente à opinião pública as vantagens da concessão. Não há dados sobre o valor econômico das vidas que foram poupadas nem de outros benefícios decorrentes da concessão. Por outro lado, os governos também ainda não aprenderam como medir os custos sociais, políticos e de infra-estrutura, decorrentes da concessão, e, seus reais benefícios. O país ainda carece de dados concretos para poder medir os benefícios da concessão de rodovias.

As concessionárias controlam 9.164 km de rodovias o que representa em torno de 6% do total da malha rodoviária e aproximadamente 40% do tráfego. Cerca de 90% das rodovias com pista dupla estão nas mãos da iniciativa privada, o que justificaria a elevada participação dessas empresas no total do tráfego. Trechos com grande fluxo de veículos como a São Paulo - Belo Horizonte (Fernão Dias), São Paulo —Curitiba Florianópolis (Rodovia do Mercosul, estão sendo duplicados com recursos da União e preparados para serem administrados

pela iniciativa privada e deverão aumentar significativamente a participação das concessionárias no total do tráfego. Atualmente existem mais de 300 pontos de cobrança de pedágio no Brasil, o que garante ao país, segundo dados da Associação Nacional de Transporte de Cargas a liderança mundial.

Em 2001 as concessionárias pagaram R\$ 117,4 milhões de 155 para 434 municípios que passaram a cobrar o tributo, o que deu média de R\$ 227.000,00 por cidade. O número total pode representar muito mas dividido significa pouco para algumas cidades que são obrigadas a conviver com a passagem de caminhões em rota de fuga do pedágio, o que tem levado algumas prefeituras a criar o pedágio municipal. Os Governos que concederam as estradas estão sendo beneficiados por receberem uma espécie de aluguel mensal, com participação no percentual da arrecadação dos pedágios, como é o caso do Governo de São Paulo ou reduzindo os custos na manutenção das rodovias mais importantes cujos investimentos e manutenção ficam a cargo das concessionárias. O que não foi medido ainda é qual o custo que a concessão com pedágios está representando, na medida em que estradas secundárias passam a ser utilizadas como rota de fuga dos pedágios, prejudicando várias regiões do país, onde estradas concebidas para pouco tráfego passam a registrar a passagem regular de veículos pesados, danificando as estradas e exigindo vultosos investimentos dos governos para recuperá-las.

Por todos esses aspectos conto com os ilustres pares para a apreciação e aprovação deste Projeto de Lei que acredito ser um verdadeiro ganho social.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2004.

Deputado VIEIRA REIS

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I – RELATÓRIO**

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 4.279, de 2004, proposto pelo Deputado Vieira Reis.

Trata-se de iniciativa que tem por finalidade obrigar as empresas concessionárias de rodovias federais, por intermédio de convênio com instituições financeiras, a oferecer serviços bancários aos usuários, na forma de instalação de máquinas de auto-atendimento, com funcionamento ininterrupto.

De acordo com a proposição, as máquinas deverão ser instaladas nas proximidades das cabines de pedágio e o oferecimento do serviço não poderá implicar em qualquer reajuste da tarifa de pedágio.

Ao justificar o projeto, o autor faz um apanhado da situação das rodovias postas sob concessão, sem, contudo, relacionar argumentos específicos acerca da proposta de implantação de postos bancários nas estradas.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas à iniciativa.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

É compreensível a preocupação do autor com a situação hipotética do usuário que, ao se defrontar com praça de pedágio na rodovia, constata não ter valor em espécie para pagar a tarifa.

Há de se observar, todavia, que o legislador não pode querer socorrer o cidadão em todas as circunstâncias difíceis que apareçam, ainda mais quando tais dificuldades decorrem da sua falta de atenção.

Com efeito, ninguém ingressa em uma rodovia onde se cobra pedágio sem ter conhecimento desse fato. Não se pode argumentar que a cobrança era inesperada. Todas as estradas postas sob concessão têm farta sinalização indicativa, inclusive com a informação das tarifas praticadas nas praças de pedágio.

Deve o usuário, portanto, precaver-se e carregar consigo quantia bastante para fazer face às despesas de locomoção. Nada demais há nisso, por sinal, já que para a aquisição de qualquer bem ou serviço o cidadão deve dispor de moeda corrente, a menos que o ofertante, por conveniência do negócio, aceite outras formas de pagamento, tais como cheque e cartão eletrônico.

Isso posto, vale ressaltar também que o legislador não pode obrigar instituições privadas – os bancos – a instalar equipamentos e prestar serviços onde e quando seja, supostamente, de interesse do Estado. É bom lembrar que nos submetemos ao princípio da livre iniciativa e que serviços bancários não são considerados serviços públicos, pelo que dita a Constituição.

De mais a mais, cumpre destacar três aspectos.

Primeiro: como as rodovias colocadas sob exploração privada apresentam elevado número de usuários, é natural que em alguns postos de abastecimento ou centros de conveniência ao longo da estrada sejam instalados os chamados caixas eletrônicos, por iniciativa da instituição bancária, de sorte a aproveitar a demanda potencial por serviços. A par disso, na maioria dos trechos em que se cobra pedágio, é possível encontrar áreas urbanas lindeiras ou próximas, às quais o usuário pode se dirigir no intuito de obter o dinheiro de que precisa.

Segundo: a tendência na cobrança de tarifas de pedágio é a utilização de instrumentos de leitura automática, como cartões eletrônicos e *chips* acoplados ao veículo, de maneira a possibilitar a rápida passagem pelos postos de cobrança. Ou seja, devem-se buscar alternativas ao pagamento em moeda corrente na praça de pedágio, e não estimular tal prática, como proposto.

Terceiro: há a possibilidade de que a instalação de caixas eletrônicos nas proximidades das praças de pedágio gere, eventualmente, tumulto, congestionamentos e insegurança.

**Sendo essas as considerações que se tinha a fazer, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.279, de 2004.**

Sala da Comissão, em 8 de junho de 2005.

Deputado BETO ALBUQUERQUE  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.279/04, nos termos do parecer do relator, Deputado Beto Albuquerque.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Mário Assad Júnior - Presidente, Nelson Bornier - Vice-Presidente, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Francisco Appio, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Marcelo Castro, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Carlos Dunga, Jurandir Boia, Marcello Siqueira, Oliveira Filho e Reinaldo Betão.

Sala da Comissão, em 15 de junho de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>Fim do Documento</b> |
|-------------------------|