

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.277, DE 2004

Proíbe a cobrança diferenciada de pedágio, em razão de mês, dia ou horário para veículo de natureza comercial.

Autor: Deputado VIEIRA REIS

Relator: Deputado MILTON MONTI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, o Projeto de Lei nº 4.277, de 2004, proposto pelo Deputado Vieira Reis.

A finalidade da iniciativa é proibir, em razão de dia, mês ou intervalos de horário específicos, o estabelecimento de valor variável para a tarifa de pedágio cobrada de veículos autorizados a executar o transporte remunerado de pessoas e cargas, em rodovias federais.

Segundo o autor, é importante garantir que os veículos de natureza comercial, já bastante gravados pela cobrança ordinária do pedágio, não sejam ainda desestimulados a trafegar em determinadas ocasiões, como finais de semana e feriados, por exemplo, o que poderia ocorrer em função da fixação de tarifas diferenciadas nesses períodos.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em relação à concessão rodoviária, há que se compreender, desde logo, que duas condições devem ser satisfeitas, se não estiver em cogitação o emprego de recursos públicos na sustentação do empreendimento: as despesas com a manutenção e a melhoria da rodovia, bem como com os serviços de atendimento aos usuários, que devem ser cobertas pela receita proveniente da cobrança de tarifa de pedágio; de outra parte, essa receita deve ser tal que não apenas os custos de exploração sejam pagos mas também haja um excedente capaz de atrair o investidor privado para o negócio.

Isso posto, é evidente que a fixação de tarifas, seja diretamente pelo poder público, seja pela proposta vencedora da licitação, visa a atender as condições acima descritas. Do contrário, não se obteria recursos suficientes para viabilizar a concessão.

Para garantir um fluxo de caixa que faça frente às despesas da exploração e remunere o investidor, a tarifa pode ser definida em bases igualitárias – todos pagam uma mesma quantia por uso, sempre – ou, como é mais usual, em bases proporcionais, a depender do tipo de veículo ou do dia ou horário em que se utiliza a via.

O segundo modelo tem a clara vantagem de permitir que se cobre daqueles responsáveis pelos maiores dispêndios da concessão uma tarifa correspondente a esse ônus, tal qual se procede nos negócios de mercado.

De fato, tanto do ponto de vista da eficiência econômica, quanto da justiça, não faz sentido submeter todos os usuários às mesmas condições de pagamento. Se um caminhão exige espaço de rolamento viário “n” vezes maior do que o exigido por um automóvel e se deforma o pavimento em magnitude “n” vezes maior do que o faz o automóvel, é natural que dele se reclame tarifa superior à cobrada do automóvel (está-se desconsiderando aqui, naturalmente, abordagens de natureza macroeconômica, que poderiam sugerir a adoção de um “subsídio cruzado” como forma de transferir dos veículos comerciais de transporte para os veículos particulares parte do encargo representado pelo pagamento das tarifas). De maneira similar, se o trânsito de veículos em determinada via concentra-se em períodos específicos de tempo,

sobrecarregando o sistema nessas ocasiões, é recomendável que sobre o usuário da via, nesses períodos mais movimentados, recaia o ônus econômico da dita sobrecarga.

Veja-se mais especificamente a questão da cobrança diferenciada pelo uso das rodovias nos finais de semana, como se procede no Rio de Janeiro e na Bahia.

Nesses Estados, foram concedidas rodovias que promovem a interligação de região metropolitana com municípios de preponderante vocação turística, no litoral. Como seria de esperar, nesses casos, o grande fluxo de veículos ocorre nos finais de semana, devido ao deslocamento de pessoas para as praias, na sexta-feira e no sábado, e ao retorno desses turistas para a cidade, no domingo.

Ora, mesmo havendo concentração de tráfego em período de tempo relativamente curto - dois ou, no máximo, três dias na semana, o concessionário é obrigado a manter continuamente as infra-estruturas física e operacional em dimensões compatíveis com o período de maior demanda, ainda que elas se revelem superdimensionadas durante a maior parte do tempo.

Ante tais circunstâncias, cobrar a mesma tarifa do veículo que transita em dias úteis e do veículo que circula nos finais de semana seria um favorecimento a este e um desestímulo àquele. Considerando que nos finais de semana predomina o trânsito de veículos particulares, parece claro que os veículos comerciais, cujo tráfego se distribui de forma mais harmônica durante a semana, acabariam por subsidiar a diversão dos turistas.

É importante notar, também, que o estabelecimento de preço mais elevado de pedágio nos finais de semana, tem o condão de selecionar os usuários da rodovia no período de maior movimento. Ou seja, sendo o espaço viário um bem escasso, no começo do sábado e no final do domingo, vão pagar por seu uso somente os que não tiverem alternativa de substituir tal aquisição por uma outra menos dispendiosa, mantendo-se, naturalmente, o mesmo grau de satisfação.

De fato, o turista, para quem não há opção de substituir viagens no final de semana por viagens em dias úteis, acaba se dispondo a pagar um preço mais elevado pela utilização da estrada. Já os demais usuários,

cuja escolha não é tão inflexível, hão de optar por deslocamentos em dias nos quais se praticar tarifa mais barata e, tão vantajoso quanto, inexistirem congestionamentos.

Esses comentários, embora tornem mais fácil a compreensão das escolhas dos usuários da rodovia, apenas ilustram um princípio simples e essencial da teoria econômica: o preço de um bem deve refletir o grau de sua escassez ou, falando de outra maneira, o preço deve representar o quanto cada potencial consumidor está disposto a gastar para obter o respectivo bem.

Assim, a tarifa de pedágio deveria mesmo ser mais elevada nos finais de semana, porque muito mais pessoas estão dispostas a pagá-la a esse preço. Já nos dias úteis, em que o grau de escassez do espaço viário e dos serviços de apoio é bem menor, e a motivação para viajar se reduz, a propensão a pagar, do usuário, também diminui.

É claro que toda a análise feita até aqui leva em conta a existência de bens substitutos – viagens nos finais de semana e viagens em dias úteis - dentro de um único campo de escolha – deslocamento rodoviário entre cidade e litoral. Mas isso não traz preocupação maior, visto que as alternativas ao deslocamento rodoviário, por demais escassas, não constituem verdadeiramente “bens substitutos”, no caso. Quem quiser ir de Salvador à Praia do Forte, no Estado da Bahia, por exemplo, além de não contar com meios ferroviários, aquaviários ou aeroviários, também não terá opção rodoviária razoável, além da estrada posta sob concessão, para executar a viagem.

Resta examinar a situação dos que viajam em ônibus nos finais de semana, nessas rodovias. Não seria sensato, conforme propõe o projeto, proibir o aumento da tarifa de pedágio para os veículos de transporte coletivo?

Tudo leva a crer que não. Observe-se.

Do ponto de vista da análise econômica, a circulação de muitos ônibus na rodovia, em um breve intervalo de tempo, tanto ou mais do que o automóvel, contribui para a formação dos custos fixos do concessionário, comentado inicialmente, e para a escassez de espaço viário.

Mas o que dizer do estímulo ao transporte coletivo, cuja eficiência econômica é evidente?

Ora, de forma mais acentuada do que no transporte urbano, no transporte intermunicipal, notadamente de finalidade turística, os usuários de ônibus e os usuários de automóveis formam conjuntos pouco intercambiáveis, é dizer, quem viaja de veículo particular dificilmente deixará de fazê-lo em razão do fato de se deixar de cobrar do ônibus uma tarifa de pedágio mais cara nos finais de semana. Trata-se de uma variável basicamente inexpressiva para definir a escolha do usuário que possui automóvel.

A par disso, deve-se notar que a pessoa transportada pelo ônibus já é muito menos gravada do que aquela que faz uso do veículo particular, em se tratando de pagamento de pedágio. Isso é óbvio, na medida em que o valor pago em relação ao ônibus, mesmo sendo mais caro do que o pago em relação ao automóvel (em geral, duas ou três vezes), distribui-se por cerca de quarenta passageiros, ao passo que no outro caso, o do automóvel, o valor recai sobre somente quatro ou cinco pessoas.

Portanto, feitas todas essas ponderações, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.277, de 2004.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado MILTON MONTI
Relator