



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.992-A, DE 2009 (Do Sr. Carlos Sampaio)

Acrescenta o art. 45-A, na Lei nº 8.987, de 03 de maio de 1995, vedando a cobrança de tarifa de pedágio de pessoas residentes em Município em que está localizada a praça de cobrança; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. PEDRO FERNANDES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

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. A Lei 8.987, de 03 de maio de 1995, passa a vigorar acrescida do artigo 45-A, com a seguinte redação:

“Art. 45-A. Nas concessões de rodovias públicas, é proibida a cobrança de tarifas de pedágio das pessoas com residência permanente no Município em que estiver localizada a praça de cobrança.

§ 1º Os Estados e a União deverão rever, no prazo de cento e oitenta dias, os atuais contratos de concessão, adaptando-os à regra prevista no *caput* deste artigo.

§ 2º Para fins do disposto no §1º, os contratos em vigor poderão ter seu prazo de vigência estendido pelo tempo necessário ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º É vedado o aumento de tarifa de pedágio para fins de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos atuais contratos.

Art. 2º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Após as primeiras experiências práticas, hodiernamente há um consenso quanto ao acerto na adoção da medida administrativa de concessão de rodovias públicas. É certo que ainda existe um clamor quanto ao valor da tarifa cobrada em algumas praças, mas é inegável que as rodovias sob o regime de concessão oferece ao usuário um maior conforto, além de garantir muito mais segurança para os mesmos. Deve ser ressaltado que, no limite, essa segurança importa preservar a vida de muitos cidadãos.

Essa consciência coletiva dos avanços conquistados com as concessões, decorre do reconhecimento de que a iniciativa privada tem muito mais condições de fazer os investimentos necessários à preservação das estradas, além de oferecer inúmeros serviços de atendimento aos usuários. O Estado, por sua vez, apesar de detentor do poder regulamentar e fiscalizatório, não mais necessitou fazer

vultosos aportes financeiros nessa área, o que lhe permitiu investir em áreas como educação e saúde que, como todos sabem, necessitam de recursos inadiáveis.

Todavia, os estudos que levaram à conclusão da importância das concessões, também fizeram aflorar a indignação para com casos evidentes de injustiças. Refiro-me, aqui, à realidade daqueles municípios que, sem qualquer motivo plausível, são obrigados a pagar pedágio para transitarem dentro de sua própria cidade.

Visando corrigir essa anomalia é que apresentamos este projeto de lei objetivando proibir a cobrança de pedágio desses municípios, o que, acreditamos, estabelecerá uma justiça local.

Ante a necessidade urgente de se estabelecer esse novo direito para aqueles que residem nos mencionados Municípios, estamos, ainda, prevendo a revisão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação da lei, dos contratos que estarão vigentes. Essa possibilidade de revisão é necessária para que seja restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro existente à época em que ocorreu a concessão.

Por fim, vedamos, taxativamente, o aumento da tarifa de pedágio (como forma de buscar-se o referido equilíbrio econômico-financeiro) pois, caso contrário, ao invés de promovermos a almejada justiça social, estaríamos penalizados os demais usuários das rodovias sob regime de concessão.

Deve ser ressaltado, ainda, que não há que se falar em constitucionalidade desta proposição sob o argumento de que a Lei Federal não pode regulamentar as concessões das Unidades da Federação. É que o art. 175, da Constituição Federal, mais especificamente seu parágrafo único, inciso III, deixa claro que caberá à lei federal regulamentar a política tarifária das concessões públicas. Logo, este projeto de lei, longe de ser constitucional, ao alterar a lei que regulamenta as concessões e permissões públicas, só faz cumprir a Constituição Federal ao estabelecer uma política tarifária mais justa para as concessões de rodovias.

Esclarecemos, derradeiramente, que o benefício em questão atenderá os usuários de rodovias federais e estaduais, para que possamos, dessa forma, dar um tratamento isonômico a todos os cidadãos deste país.

Ante o exposto, esperando ter demonstrado a coerência e a necessidade deste projeto de lei, aguardo, de meus pares, o seu acolhimento.

Sala das Sessões, 08 de setembro de 2009.

Carlos Sampaio
Deputado Federal
PSDB/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA**

**Capítulo I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA**

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o caput deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas.

* § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 15/08/1995.

§ 2º É assegurada participação ao proprietário do solo nos resultados da lavra, na forma e no valor que dispuser a lei.

§ 3º A autorização de pesquisa será sempre por prazo determinado, e as autorizações e concessões previstas neste artigo não poderão ser cedidas ou transferidas, total ou parcialmente, sem prévia anuência do poder concedente.

§ 4º Não dependerá de autorização ou concessão o aproveitamento do potencial de energia renovável de capacidade reduzida.

.....
.....

LEI N° 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o Regime de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO XII DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas, na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras.

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os artigos 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso e com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o caput deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do art. 15 desta Lei.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Cumpre a esta Comissão analisar o Projeto de Lei nº 5.992, de 2009, apresentado pelo Deputado Carlos Sampaio. Trata-se de alterar a Lei nº 8.987, de 1995, acrescentando-lhe artigo que proíbe a cobrança de pedágio de pessoas que residam em município no qual esteja localizada a praça de cobrança. A proibição, continua o artigo, vale para a União e para os Estados, os quais deverão rever os contratos vigentes para adaptá-los à nova regra. Por fim, determina-se que a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, após a revisão, seja garantida por meio da prorrogação do prazo de exploração das rodovias, não de reajustamento tarifário.

De acordo com o autor, o regime de concessão aplicado a rodovias trouxe diversos benefícios, mas também uma anomalia: a cobrança de pedágio de pessoas que desejam se deslocar dentro do próprio território do Município. Considera, S. Exa., que não há motivo plausível para essa exigência. Argumenta que a proibição proposta, estendendo-se à União e aos Estados, não fere a Constituição da República, porquanto é ela mesma que diz que lei federal deve regulamentar a política tarifária das concessões e permissões públicas.

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

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Inicialmente, registro que, em minha primeira análise, entendi que este projeto não deveria ser apreciado neste órgão da Câmara, uma vez que a isenção de pedágio, para os moradores de Municípios onde estão localizadas praças de pedágios, seria uma medida já aprovada por esta Comissão, quando da análise do Projeto de Lei nº 3.062, de 2008, ocorrida em meados de maio de 2009.

Todavia, após um exame mais aprofundado dessas proposições, observei que o diploma alterado por aquele projeto é diverso daquele modificado por este e os efeitos de ambos são, de fato, diversos. É que, **enquanto no Projeto de Lei nº 3.062, de 2008, a isenção se limita aos pedágios explorados pelo Poder Público em rodovias federais, esta proposição estende a isenção para os pedágios explorados em regime de concessão, nos termos da Lei 8.987, de 03 de maio de 1995.**

Assim, as diferenças entre os projetos são relevantes, tanto no mérito, quanto em seus efeitos, razão pela qual, há, sim, a necessidade regimental desta Comissão de emitir seu posicionamento sobre a proposta apresentada pelo ilustre autor desta proposição.

Por outro lado, importante também ressaltar que, *ab initio*, quando manifestei-me pela rejeição deste projeto de lei, o que fiz sob as seguintes premissas:

- a) As rodovias federais ou estaduais não foram concebidas para atender à circulação local e, esta alteração, visa, justamente, permitir que os municípios utilizem esse equipamento público para essa finalidade;
- b) A redução do número de pagantes pelo uso da rodovia iria na contra mão da lógica mercadológica da exploração das rodovias, qual seja, a necessidade de se aumentar o número de pagantes para que o valor da tarifa seja o menor possível;
- c) A isenção de pedágio para alguns usuários não teria o condão de dar tratamento igualitário aos contribuintes, mas sim, o de privilegiar alguns em detrimento de outros. Assim concluí por imaginar que, alguns dos cidadãos isentados passariam a trafegar por determinado trecho de rodovia, deslocando-se entre municípios diversos, sem pagar a tarifa, enquanto o cidadão de outra cidade trafegaria pelo mesmo trecho e teria a obrigação de efetuar o pagamento do pedágio.

Embora todas essas considerações sejam verdadeiras, há uma questão antecedente que, reconheço, impõe o acolhimento da sugestão apresentada.

É que, como ressaltado pelo Deputado Carlos Sampaio em sua justificativa, na grande maioria das cidades que tem dentro de seus limites territoriais uma praça de pedágio, há moradores que acabam se sujeitando ao pagamento dessa tarifa para se deslocar dentro do próprio Município. Isso decorre, por óbvio, pelo fato do local de instalação da praça de cobrança, via de regra, não ser a divisa existente entre as duas cidades, lugar ideal para se evitar o tratamento diferenciado entre moradores da mesma urbe. É certo, não desconhecemos, que a escolha do local de instalação dessas praças de cobrança não é livre, pois há diversas condições técnicas a serem observadas quanto da definição dos pontos em que serão situadas. A título de exemplo, não seria possível a instalação de uma praça de cobrança de pedágio, na divisa entre duas cidades, quando situada em uma curva perigosa da estrada, pois, se assim o fizesse, colocar-se-la em risco a segurança dos usuários dessa rodovia.

Diante dessa realidade, não restam dúvidas de que muitos são os moradores de um Município que acabam sendo injustiçados, pois, por morarem do outro lado do pedágio, todas as vezes que necessitam dirigir-se para o centro de suas cidades, até mesmo para cumprirem seus deveres públicos, tais como efetuarem o pagamento de tributos, exercerem seu direito/dever de votar, atenderem a uma notificação do Poder Público, entre outros, têm que pagar o preço da tarifa, o que, convenhamos, não é correto.

Por outro lado, os Municípios, nessas situações, não têm como criar, para solução desse problema, rodovias municipais que permitam o deslocamento dos moradores, dentro de seus territórios, sem o pagamento de pedágio, pelo simples fato de que essas vias alternativas acabam se tornando verdadeiras “rotas de fuga”, o que onera os orçamentos dos Municípios de forma desproporcional, pois o tráfego

de veículos nessas estradas passa a ser intenso, exigindo um trabalho constante de conservação da pista, sem que a maioria das pessoas que trafega nessas estradas contribua para os cofres públicos municipais.

Estes argumentos são suficientes para demonstrar que as premissas estabelecidas nos itens “a” à “c”, abordadas em parecer anterior por mim exarado, não devem prevalecer, pois não é razoável exigir de um Município e de alguns de seus moradores, um sacrifício pessoal de alto custo decorrente da aplicação de medidas públicas destinadas ao público em geral.

Findas essa considerações, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.992, de 2009.

Sala da Comissão, em 07 de julho de 2010.

Deputado PEDRO FERNANDES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.992/09, nos termos do parecer do relator, Deputado Pedro Fernandes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes e Cláudio Diaz - Vice-Presidentes, Abelardo Camarinha, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Sérgio Brito, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Lúcio Vale, Marcos Lima e William Woo.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2010.

Deputado MILTON MONTI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO