

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.561, DE 2011

(APENSOS O PROJETO DE LEI Nº 1.926, DE 2011 E O PROJETO DE LEI Nº 2.105, DE 2011)

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

Autor: Deputado FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR

Relator: Deputado MILTON MONTI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.561, de 2011, proposto pelo Deputado Félix Mendonça Júnior. A iniciativa altera o art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que os contratos de concessão de rodovia federal contenham cláusula que obrigue o concessionário a liberar a passagem de veículos pelas cabines de cobrança de pedágio sempre que, diante delas, formarem-se filas superiores a cem metros, ou sempre que a espera, nessas filas, for superior a cinco minutos. Adicionalmente, exige-se que o concessionário identifique, por intermédio de uma faixa na via, o limite da fila, assim como afixe placa na praça de pedágio com os seguintes dizeres: “limites máximos de espera: 100 metros ou 5 minutos. Lei Federal nº__”. De acordo com a proposição, os contratos em vigor devem ser adaptados, de sorte a abrigar a cláusula de que se falou acima. A penalidade prevista para o descumprimento do disposto na lei é multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que “não há motivo que justifique um usuário esperar mais de cinco minutos por atendimento em praças de pedágio”. E continua: “está ali não por vontade sua, mas porque exigem que pague pelo serviço. Se é assim, que a cobrança seja

célere, até por conta de a razão primeira de se usar uma rodovia expressa ser a esperada fluidez do tráfego”.

Apensado ao Projeto de Lei nº 1.561, de 2011, tramita o Projeto de Lei nº 1.926, de 2011, de autoria do Deputado Gean Loureiro. A iniciativa tem o mesmo propósito da que acima foi relatada, dela apenas se diferenciando por estipular filas de extensão superior a trezentos metros ou espera superior a dez minutos como parâmetros para liberação de passagem em praças de pedágio. Na justificção, o autor faz menção à insegurança e ao desconforto que o acúmulo de veículos nas praças de cobrança causa aos usuários da rodovia.

Também apensado à proposição mais antiga, está o Projeto de Lei nº 2.105, de autoria do Deputado Diego Andrade. A iniciativa compartilha com as anteriores o mesmo objetivo: obrigar o pronto atendimento do usuário, em praças de pedágio; do contrário, o concessionário deve liberar a passagem dos veículos. A proposta impõe, como limite para as filas, a extensão de cento e cinquenta metros; para o tempo de espera, o máximo admitido são cinco minutos. Na justificção, o autor destaca que um aspecto importante de seu texto é a fixação do tempo de espera com base no fato de se haver transposto a praça de pedágio, não no fato de, simplesmente, ter sido atendido, o que poderia acontecer com o uso do expediente dos chamados “papa-filas”.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Na justificção dos projetos de lei sob exame, informa-se que nos Programas de Exploração de Rodovia – PER, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, já consta cláusula que obriga o concessionário a liberar a passagem gratuita de veículos nas praças de pedágio no caso de haver a formação de filas superiores a trezentos metros ou de a espera nessas filas prolongar-se por mais de dez minutos. De fato, nos PER, encontra-se o seguinte item, que se refere a parâmetros de desempenho dos sistemas de arrecadação de pedágio:

“Em qualquer condição ou período da concessão, as filas máximas nas Praças de Pedágio ou Auxiliares não deverão ultrapassar 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, e, ainda, qualquer usuário não deverá permanecer na fila por mais de 10 minutos. Caso a Concessionária observe que qualquer dos limites pode vir a ser atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento.”

Vê-se logo que as três iniciativas não pretendem inovar; almejam tão-somente dar contorno legal a uma exigência regulatória que hoje se ampara inteiramente no poder discricionário da Administração. Com efeito, caso a agência reguladora decida não mais inserir nos contratos de concessão cláusula com o preceito em questão, poderá fazê-lo sem constrangimentos, posto que não há disposição em lei sobre o assunto.

Considerando que a liberação condicional de passagem nas praças de pedágio é matéria que está estreitamente ligada à qualidade da prestação do serviço nas concessões de rodovia, conforme bem argumentaram os autores, seria um risco continuar a permitir que eventual medida de natureza infralegal a solapasse, pondo fim a direito inequívoco do usuário.

Dito isso, é preciso decidir sobre que parâmetros acolher para a liberação da passagem nas praças de pedágio. De minha parte, penso que a adoção de parâmetros mais severos, como sugerido no PL nº 1.561, de 2011, tem a vantagem de incentivar as empresas concessionárias de rodovias a modernizar e – por que não? – ampliar seus sistemas de cobrança de pedágio, que amiúde se mostram incapazes de responder a demandas sazonais.

Não obstante, tendo em vista que o princípio a comandar os três projetos é o mesmo, creio ser mais conveniente dar acolhimento a todos eles, por intermédio de um substitutivo, com o qual é possível fazer alguns ajustes no texto da proposição mais antiga, aperfeiçoando-o.

De fato, é necessária uma pequena correção no PL nº 1.561, de 2011, uma vez o mandamento presente na alínea c não tem correspondência com a redação do inciso II do § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, proposto na iniciativa. Creio, também, que relacionar o tempo de espera à passagem efetiva pela praça de pedágio, como sugerido no PL nº 2.105, de 2011, é melhor do que a alternativa de relacioná-lo ao atendimento, o

qual, de fato, pode ocorrer bem antes de se atravessar a linha de cabines, propriamente (papa-filas).

Assim, o voto é pela aprovação dos Projetos de Lei nº 1.561, de 2011, nº 1.926, de 2011, e nº 2.105, de 2011, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 1.561, DE 2011, Nº 1.926, DE 2011, E Nº 2.105, DE 2011

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

.....

§ 2º *Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:*

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos

recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – incluir cláusula nos contratos de concessão que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cem metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos, em fila, à espera de passagem por cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei.

Art. 4º O descumprimento de cláusula contratual formulada nos termos previstos no § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, sujeita o infrator à penalidade de multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Parágrafo único. A penalidade somente será aplicada após defesa prévia, garantida em regular processo administrativo.

Art. 5º Por força do que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, o concessionário de rodovia federal é obrigado a identificar, na via, o limite de extensão da fila de espera para pagamento de pedágio, assim como a afixar placa, para orientação dos usuários, com os seguintes dizeres:

“Limite de espera:

100 metros ou 5 minutos.

Lei Federal nº ”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator