

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 7.547, DE 2010**

(APENSOS O PROJETO DE LEI Nº 1.170, DE 2011, O PROJETO DE LEI Nº 2.127, DE 2011,  
E O PROJETO DE LEI Nº 2.866, DE 2011)

Institui a redução em 50% (cinquenta pontos percentuais) no pagamento de tarifa de pedágio em rodovias federais para os veículos que especifica.

**Autor:** Deputado NELSON MARQUEZELLI

**Relator:** Deputado MAURO LOPES

### **I - RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 7.547, de 2010, proposto pelo Deputado Nelson Marquezelli. A iniciativa reduz, na proporção de cinquenta por cento, o valor da tarifa de pedágio cobrada de veículos de carga, em rodovia federal.

Segundo o autor, o citado desconto na tarifa de pedágio cobrada dos veículos de carga pode incentivar o aumento do fluxo de mercadorias nas rodovias brasileiras.

Anexado a essa proposta, encontra-se o Projeto de Lei nº 1.170, de 2011, de autoria do Deputado Vítor Paulo. A proposição altera o Decreto-Lei nº 749, de 1969, para conceder isenção de pagamento de tarifa de pedágio a veículo de carga de pessoa física.

De acordo com o proponente, o caminhoneiro proprietário de apenas um veículo de carga é excessivamente gravado com o custo do pedágio, tornando sua capacidade de concorrer por carga ainda menor.

Também anexado acha-se o Projeto de Lei nº 2.127, de 2011, do Deputado Alberto Mourão. A iniciativa condiciona a prorrogação de prazo de concessão rodoviária à redução dos multiplicadores aplicados na formação da tarifa cobrada de veículo de carga. Segundo a proposta, a tarifa de pedágio cobrada de veículo de carga não poderia ser superior ao dobro da tarifa básica de pedágio, cobrada de veículos de passeio, inclusive para novos contratos.

Diz o autor que a metodologia adotada para a construção dos multiplicadores da tarifa básica de pedágio não leva em conta a real contribuição dos caminhões para o custo da exploração rodoviária.

O último dos três projetos anexados é o de nº 2.866, de 2011, proposto pelo Deputado João Arruda. A proposição ordena que a cobrança de tarifa de pedágio de veículo de carga se dê em função da quantidade de eixos efetivamente em contato com o pavimento. Eixos suspensos deixariam de ser considerados.

Segundo o autor, a cobrança por eixos suspensos, procedimento empregado em veículos de carga vazios, gera lucro indevido às concessionárias, pois não haveria correspondência entre a tarifa exigida e o real desgaste provocado pelo automotor no pavimento.

Não houve emendas a nenhum dos projetos.

## **II – VOTO DO RELATOR**

É entendimento assente nesta Comissão que se deve evitar, a todo custo, a concessão de gratuidades no âmbito do programa federal de concessões rodoviárias, inclusive no que respeita a rodovias delegadas aos Estados, mediante convênio. São diversos os pareceres aqui já votados que destacam a impropriedade de se quebrar o tratamento equânime dispensado aos usuários, os quais só devem ser diferenciados, segundo a Lei de Concessões, na medida dos custos que impõem à prestação dos serviços.

Conforme já tão ressaltado aqui, é tarefa ingrata para o legislador iniciar uma discussão sobre se esta ou aquela categoria de usuários é mais ou menos prejudicada com a cobrança de pedágio. Ao fim e ao cabo, todos são capazes de levantar argumentos a seu favor, colocando-nos na situação de, atendendo-os, inviabilizar as concessões.

Portanto, ao invés de concedermos isenções a diversas categorias, o ideal é que mais e mais usuários paguem o valor do pedágio, de maneira que os custos da concessão sejam mais bem distribuídos entre todos os pagantes. Dessa maneira, poderemos ter uma tarifa justa que corresponda ao menor valor possível de ser praticado.

De resto, tendo em vista os descontos e isenções aqui propostos, cumpre observar que os projetos não preveem a origem dos recursos necessários à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões, conforme reza o art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995. Vale lembrar, também, que os transportadores autônomos já são beneficiados pelo instituto do Vale-Pedágio, objeto da Lei nº 10.209, de 2001.

A respeito do projeto de lei que limita a tarifa cobrada de veículos de carga ao dobro da tarifa básica de pedágio, noto que estaria mais bem distribuído se estivesse a acompanhar a tramitação dos Projetos de Lei nº 4.740/98, nº 1.177/99, nº 7.062/02 e nº 5.555/01, que cuidam de matéria conexa (limitam o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga). Isso posto, rememoro, desde logo, o fato de que esta Comissão já se pronunciou pela rejeição das propostas que acabo de mencionar. Vou, de toda sorte, acrescentar o seguinte.

O arranjo de preços em uma concessão rodoviária é matéria típica de regulação, não de lei. Cada projeto de exploração rodoviária, a depender do contexto, pode ser desenvolvido com sua própria matriz de preços, variáveis em razão dos diversos tipos de veículo. Em tese, os preços podem variar, ainda, em função de outros fatores, tais como o horário de utilização da infraestrutura, a finalidade do deslocamento veicular ou a taxa de ocupação dos veículos (é o que ocorre em rodovias na Califórnia – EUA, por exemplo). Cumpre ressaltar, ademais, que a possibilidade de o administrador público fixar relações de proporção diferentes no que toca a tarifas de pedágio pode tornar possíveis projetos de concessão de rodovias que divirjam muito entre si no que respeita aos tipos predominantes de veículo.

Por fim, acerca do Projeto de Lei nº 2.866, de 2011, cabe dizer que a controvérsia com respeito à cobrança de pedágio com base apenas no número de eixos do veículo em contato com o pavimento já alcançou o Superior Tribunal de Justiça – STJ, que se posicionou a favor da norma contratual em vigor, isto é, pela cobrança relacionada ao número de eixos do veículo, independentemente de tais eixos estarem em contato com a via (Acórdão derivado do RECURSO ESPECIAL Nº 1.062.621 - RS (2008/0117172-2)). Sem pretender reproduzir tudo o que contém essa decisão, vale chamar a atenção para o argumento segundo o qual a suspensão de eixo, embora reduza o arrasto do veículo, favorecendo a economia de pneus e combustível, também o torna mais instável, além de sobrecarregar os eixos que permanecem em contato com o solo, o que, ao fim e ao cabo, representa a principal fonte de desgaste do pavimento rodoviário. Importa destacar, ainda, que a medida sugerida no projeto de lei, associada ao fato de hoje haver açãoamento eletrônico da suspensão de eixos, poderia favorecer a produção de fraudes por transportadores rodoviários que, mesmo com veículo carregado, suspendessem um dos eixos logo antes de ingressar numa praça de cobrança.

**Feitas essas considerações, sou obrigado a votar pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.547, de 2010, do Projeto de Lei nº 1.170, de 2011, do Projeto de Lei nº 2.127, de 2011 e do Projeto de Lei nº 2.866, de 2011.**

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **MAURO LOPES**  
Relator