



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.547-A, DE 2010

(Do Sr. Nelson Marquezelli)

Institui a redução em 50% (cinquenta pontos percentuais) no pagamento de tarifa de pedágio em rodovias federais para os veículos que especifica; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição deste e dos de nºs 1.170/2011, 2.127/2011 e 2.866/2011, apensados (relator: DEP. MAURO LOPES).

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)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 1.170/11, 2.127/11 e 2.866/11

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei institui a redução de pagamento de tarifa de pedágio em rodovias federais para os veículos que especifica.

Art. 2º Os veículos de carga, ficam reduzidos em 50% (cinquenta pontos percentuais) do pagamento da tarifa na respectiva praça, desde que localizada em rodovia federal.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Desenvolvimento do Brasil está alcançando índices acima da média mundial, fruto de uma política acertada do governo federal em buscar o progresso em consonância com a geração de empregos.

Apesar disso a sustentabilidade desse crescimento pode e deve ser avançado com políticas tarifárias que colaborem com os agentes desse desenvolvimento. Um desses setores que precisa de incentivos é o de transporte de cargas rodoviárias.

Pedágios são importantes para a obtenção de recursos necessários para a manutenção e conservação de rodovias, mas, a exemplo da arrecadação da CPMF, muito do que se arrecada não é repassado para a melhoria das estradas brasileiras. Essa redução na qual proponho na propositura poderá aumentar a arrecadação dos valores cobrados a título de pedágio e diminuirá os produtos que são escoados pelas rodovias brasileiras. Essa cobrança desbordante influencia negativamente economia nacional, onerando demasiadamente o processo de produção e comercialização de bens e serviços.

A redução de pagamento de pedágio proposta neste projeto de lei visa, portanto, aumentar o fluxo comercial no país e estimular as operações comerciais.

Sala das Sessões, em 29 de junho de 2010

Deputado Nelson Marquezelli
PTB-SP

PROJETO DE LEI N.º 1.170, DE 2011

(Do Sr. Vitor Paulo)

Altera a redação do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7547/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei altera a redação do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências, para incluir como isento de pagamento de pedágio um único veículo destinado ao transporte de carga, por proprietário.

Art. 2º - O Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º (...)

§ 1º (...)

§ 2º - Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo Diplomático, e um único veículo, por pessoa física, destinado ao transporte de carga” (NR)

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A cada dia aumenta o número de rodovias e trechos de rodovias pedagiados em nosso país. Um país com dimensões continentais que detém uma das maiores malhas rodoviárias do mundo.

Segundo estudos realizados pela ANTC (Associação Nacional de Transportes de Cargas), dos quase 170.000 km de rodovias asfaltadas, cerca de 6% estão nas mãos da iniciativa privada, quando a média mundial é de 2%.

Os Estados Unidos da América que possui a maior malha rodoviária do planeta tem apenas 7.150 km contra 9.500 km de rodovias pedagiadas do Brasil. Isto apesar da extensão rodoviária asfaltada nos EUA ser quase 20 vezes maior que a nossa.

Na maioria dos países, a iniciativa privada constrói rodovias novas, de alto padrão, cobra pedágio e depois de vencido o contrato, entrega ao governo a estrada. No Brasil, salvo pequenos trechos de duplicação, e pequenas extensões de rodovias, basta recuperar e manter

para cobrar pedágio. Em alguns pontos, nem isso ocorre. São trechos em que o condutor está pagando pedágio - fazendo caixa - para que as empresas “invistam” nas rodovias.

No nosso estado, o Rio de Janeiro, são 32 pontos de pedágio, com a observação de que quase todos os trechos de pista dupla foram concedidos à iniciativa privada.

A consequência dessa política nacional, embora apresente benefícios principalmente no tocante à preservação das estradas, e com isso acresça algum grau de segurança aos que nela trafegam, traz consigo na prática um aumento dos custos do transporte, seja de passageiro, de carga ou particular.

Especificamente quanto ao transporte de carga, o transporte rodoviário é com certeza um dos mais flexíveis e ágeis por permitir interligar regiões distintas, mesmo as mais remotas, onde não há outras opções à disposição.

Embora entre os anos de 1997 e 2005 tenha sido registrado um crescimento de 60% no transporte de produção de carga por ferrovias, e, ao longo dos últimos anos, iniciativas sejam verificadas no transporte fluvial, o Brasil ainda tem no sistema rodoviário seu principal modal para o transporte de produção e de mercadorias. Por ele passam 56% das cargas movimentadas no País, contra 21% por ferrovia e 18% por hidrovias.

Quando focamos a visão no condutor, proprietário de um único veículo, percebemos que as dificuldades que este enfrenta são ampliadas em razão dessa condição.

O caminhoneiro brasileiro enfrenta jornadas exaustivas e fretes nem sempre justos.

E aquele caminhoneiro que não é empregado de transportadora, aquele que trabalha em seu próprio caminhão, tem sua situação agravada pela baixa capacidade de negociação individual; alto custo com aquisição e manutenção do veículo, além de impostos e taxas diversas, às quais estão incluídos os pedágios, que se espalham pelas rodovias brasileiras, como inicialmente nos referimos.

Estima-se que, apenas com pedágio, um caminhoneiro em São Paulo desembolse cerca de 115 mil reais anuais.

Diante desse quadro, propomos através deste projeto que o proprietário de um único veículo de carga, seja beneficiado com a isenção de pedágio, iniciativa que consideramos necessária à diminuição dos seus custos, motivo pelo qual contamos com a aprovação dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2011.

Deputado VITOR PAULO
(PRB/RJ)

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

DECRETO-LEI Nº 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969

Dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e
dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º, do artigo 2º, do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, e tendo em vista o que dispõe o inciso II do Artigo 20 da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do Artigo 20, inciso II da Constituição, instituir cobrança de pedágio, que será devido pelos condutores de veículos automotores que utilizem vias públicas, integrantes do sistema rodoviário federal.

§ 1º Poderão ser submetidos ao pedágio:

- a) estradas bloqueadas ou rodovias expressas;
- b) pontes, viadutos, túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto;

§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático.

§ 3º O Governo Federal, por intermédio dos órgãos competentes, poderá, excepcionalmente, autorizar o trânsito de semoventes em rodovias e obras rodoviárias de que trata este artigo, mediante pagamento de tarifa de pedágio e obedecidas as cautelas que a autoridade administrativa determinar.

Art. 2º A cobrança de pedágio será precedida da verificação técnico-econômica de viabilidade e rentabilidade.

Art. 3º As tarifas de pedágio serão estabelecidas, anualmente, em tabelas aprovadas pelo Ministro dos Transportes, ouvido o Conselho Nacional de Transportes e mediante proposta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 4º As tarifas de pedágio serão fixadas, distintamente, para as diversas categorias de veículos e espécies de semoventes.

Art. 5º A base de cálculo das tarifas de pedágio levará em conta, obrigatoriamente, os seguintes fatores:

- I - Custo de construção da obra e melhoramentos existentes ou a introduzir para

comodidade e segurança dos usuários;

II - Custos dos serviços e sobre serviços operacionais, administrativos e fiscais.

Parágrafo único. Na fixação das tarifas de pedágio para determinada via ou obra rodoviária federal, serão considerados, igualmente, os custos dos transportes rodoviários na região.

Art. 6º O produto havido do pedágio aproveitará, na sua totalidade, à obra rodoviária a ele submetida, para amortização dos seus custos, atendimento das despesas de manutenção, reparação, administração e remuneração do capital investido ou reinvestimentos destinados a melhoramentos, acessos e ampliações necessárias.

Art. 7º O Governo Federal, por intermédio do órgão setorial de execução, poderá, atendendo ao interesse público e mediante licitação, outorgar concessões por prazo fixo, para construção e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, assim como para a exploração e administração de rodovias existentes, mediante cobrança de pedágio.

Art. 8º A União Federal, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, poderá constituir e organizar empresa pública para construção ou exploração de rodovia e obra rodoviária federal, mediante cobrança de pedágio.

Art. 9º Nas estradas ou obras rodoviárias que trata o § 1º do artigo 1º deste Decreto-lei, desde que submetidas ao pedágio, não poderá ser aplicada qualquer da arrecadação da Taxa Rodoviária Federal de que trata o Decreto-lei nº 397, de 30 de dezembro de 1968.

Art. 10. O Ministro dos Transportes expedirá os atos e normas bastantes à execução deste Decreto-lei.

Art. 11. Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 1989; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza

PROJETO DE LEI N.º 2.127, DE 2011

(Do Sr. Alberto Mourão)

Dispõe sobre a prorrogação do prazo de concessões de rodovias federais e sobre as tarifas de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7547/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que “Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências”, e a 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 autorizar a prorrogação de contrato de concessão de rodovia federal, mediante as condições que impõe, e estabelecer critério para a fixação de tarifas de pedágio, válido para novos contratos de concessão de rodovia federal.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 9.074, de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 1º.....

.....

§ 4º É permitida a prorrogação do prazo de concessão de rodovia federal por período igual ou menor ao originalmente contratado, uma única vez, e desde que:

I – o tempo total de concessão não ultrapasse cinquenta anos;

II – a tarifa de pedágio cobrada de veículo de carga, independentemente de seu número de eixos, passe ou continue a representar, no máximo, o dobro da tarifa básica prevista em contrato, observados os reajustes e as revisões que lhe forem aplicados;

III – sejam atendidas outras condições porventura previstas em contrato, salvo se estiverem em desacordo com o disposto neste parágrafo.”

Art. 3º O art. 35 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 35.....
.....

§ 5º Em contrato de concessão de rodovia federal, as tarifas a que se refere o inciso VII serão fixadas de modo a que o valor da tarifa de pedágio cobrada de veículo de carga, independentemente de seu número de eixos, represente, no máximo, o dobro da tarifa básica de pedágio.”

Art. 4º O disposto no § 5º do art. 35 da Lei nº 10.233, de 2001, aplicar-se-á somente a contrato de concessão de rodovia federal que venha a ser celebrado após a data de publicação desta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A finalidade deste projeto é estabelecer em lei parâmetro capaz de limitar a diferenciação de preços entre veículos de passeio e veículos de carga hoje praticada nas concessões rodoviárias federais. Para tanto, duas modificações legais são sugeridas: primeiro, na Lei 9.074, de 1995, reafirma-se a possibilidade de a Administração lançar mão da prorrogação contratual das concessões de rodovias, mas desde que a metodologia de cobrança de pedágio seja reformulada, de sorte a reduzir a diferença entre o valor cobrado a título de tarifa básica e o valor cobrado dos caminhões; segundo, estatui-se, na Lei nº 10.233, de 2001, que o valor da tarifa de pedágio aplicada a veículos de carga deve corresponder a, no máximo, duas vezes o valor da tarifa básica de pedágio. Esta alteração, no entanto, dirige-se somente a novas concessões, não tendo implicação para os contratos em vigor – em respeito ao princípio da segurança jurídica.

As duas alterações aqui propostas, entendo, corrigem uma distorção na sistemática de cobrança de pedágios, há muito denunciada, por sinal. De fato, já em 2002 era apresentado nesta Casa o Projeto de Lei nº 7.062, cujo objetivo era limitar a diferenciação de tarifas de pedágio. Tomo a liberdade de transcrever, mais abaixo, boa parte da justificativa dessa iniciativa, porquanto os argumentos ali arrolados continuam perfeitamente válidos. Julgo, no entanto, que o texto do citado projeto não está consoante a melhor técnica legislativa, nem abarca a possibilidade de se vincular a prorrogação de contratos à adoção de uma gradação menos ampla das tarifas de pedágio. Daí oferecer à Casa, agora, esta proposição, com a qual espero fazer a matéria retornar à agenda dos nobres parlamentares. Passo, então, a reproduzir o texto há pouco mencionado.

“Atualmente, na imensa maioria dos pedágios em funcionamento, pratica-se a cobrança de tarifa conforme o número de eixos do veículo, pressupondo-se, naturalmente, que a dimensão do dano físico causado ao pavimento rodoviário seja diretamente proporcional ao número de eixos. Com base nesse postulado, o Governo Federal e os Estados de São Paulo e do Paraná, por exemplo, estabeleceram uma gradação aritmética para avaliar o valor da tarifa devida pelas diferentes classes de veículos, conforme seu número de eixos. Dessa forma, a tarifa de um automóvel é o valor da tarifa básica multiplicado pelo fator 1; a tarifa de um caminhão leve, com dois eixos, é o valor da tarifa básica multiplicado pelo fator 2; a tarifa de um caminhão com três eixos é o valor da tarifa básica multiplicado pelo fator 3, e assim sucessivamente, até que se atinja o fator 6, correspondente a veículos com seis eixos.

Em função do que pretende este projeto, seria conveniente examinar-se melhor como se chegou a esses resultados.

De acordo com o DNER, os multiplicadores aplicados sobre a tarifa básica são obtidos calculando-se as implicações, em termos de custo, que cada tipo de veículo traz à rodovia. Trinta por cento do custo de construção e manutenção de uma rodovia estaria vinculado a elementos que independem do tipo de rodante que a utiliza. É o caso da sinalização. Trinta por cento estaria relacionado com o espaço que o veículo ocupa na via. Quanto mais largos e compridos os automotores, maior terá que ser a plataforma rodoviária, por exemplo. Finalmente, conforme o DNER, quarenta por cento do

custo de construção e manutenção relacionar-se-ia com as solicitações geradas no pavimento por eixo de cada veículo. Quanto maior a capacidade de carga por eixo, maior o potencial de dano à estrada.

Assim, para chegar aos multiplicadores, o órgão rodoviário federal promove o somatório de três índices: o primeiro é o resultado da multiplicação de um fator de ponderação equivalente a um, idêntico para todos os veículos, por três décimos (custos que independem do tipo ou peso do veículo); o segundo é o resultado da multiplicação de fatores de ponderação que vão de um (automóvel) a quatro (caminhão com quatro ou mais eixos) por três décimos (custos que dependem do espaço que o veículo ocupa na via); o terceiro é o resultado da multiplicação de fatores de ponderação que vão de zero (automóvel) a seis (caminhão com seis eixos) por quatro décimos (custos que dependem do peso transmitido por eixo à via).

Aparentemente razoável, tal formulação encerra impropriedades que tornam extremamente injusta a carga tarifária imposta aos veículos com maior capacidade de transporte. Vamos aos fatos.

Na formulação dos programas de concessão rodoviária, tem-se que as receitas provenientes da cobrança de pedágio devem suportar todos os custos envolvidos no empreendimento, inclusive a remuneração do concessionário. Os custos relacionados à concessão, evidentemente, não se restringem aos investimentos, como faz supor o cálculo desenvolvido pelo órgão rodoviário federal. Em verdade, distribuem-se por itens diversos, como operação (administração, seguro, auxílio ao usuário, pesagem, conserva), outorga (fiscalização, oferta ao poder público), tributos (PIS, COFINS, IR, CS, CPMF) e a já citada remuneração. Nenhuma dessas despesas é influenciada particularmente pela espécie ou categoria de veículo que utiliza a rodovia. Tal variável deve ser considerada apenas quando cogitar-se das estimativas relacionadas a investimentos (trabalhos iniciais, recuperação estrutural, manutenção, ampliação de capacidade, projetos, edificações e equipamentos).

Ora, a parcela concernente aos investimentos, segundo o próprio DNER, oscila em torno de 35% do total das despesas, excepcionalmente atingindo 40%. Para os restantes 65%, contribuem

uniformemente todos os tipos de veículos, não importando se automóvel ou caminhão com dois, três ou mais eixos.

Portanto, para se atribuir um peso à tarifa paga por cada categoria de veículo, há que se ponderar as despesas influenciadas pelas diferentes configurações (dimensão e peso bruto, variáveis que podem ser exprimidas pelo número de eixos) e as que não o são.

Seguindo a rotina de cálculo elaborada pelo DNER, teríamos que promover o somatório de quatro índices: o primeiro, resultado da multiplicação de um fator de ponderação equivalente a um, idêntico para todos os veículos, por seis vírgula cinco décimos (custos diversos, exceto investimentos, que independem do tipo ou peso do veículo); o segundo, resultado da multiplicação de um fator de ponderação equivalente a um, idêntico para todos os veículos, por um décimo (custos relacionados a investimentos que independem do tipo ou peso do veículo); o terceiro, resultado da multiplicação de fatores de ponderação que vão de um (automóvel) a cinco (caminhão com seis eixos) por um décimo (custos que dependem do espaço que o veículo ocupa na via); quarto, resultado da multiplicação de fatores de ponderação que vão de zero (automóvel) a seis (caminhão com seis eixos) por um vírgula quatro décimos (custos que dependem do esforço transmitido à via).

Concluído o somatório dos índices para cada categoria de veículo (conforme o número de eixos), chega-se à conclusão que o maior resultado encontrado (caminhão com seis eixos) não supera o resultado obtido para o automóvel (tarifa básica) em mais do que duas vezes e meia. Em outras palavras, o valor da tarifa paga pelo caminhão com seis eixos deveria ser restringido a duas vezes e meia o valor da tarifa paga pelo automóvel.

De relevância notar que o intervalo encontrado entre a tarifa básica e a maior tarifa prevista, nos moldes preconizados, aproxima-se bastante dos intervalos praticados em alguns países europeus. Na França, a tarifa cobrada dos caminhões com mais de dois eixos (última das cinco categorias previstas) corresponde a 2,4 vezes a tarifa cobrada dos automóveis. Na Espanha, nas autopistas de Navarra, a tarifa cobrada dos caminhões com mais de dois eixos (última das três categorias previstas) corresponde a 1,9 a

tarifa cobrada dos automóveis. Em Portugal, a tarifa cobrada dos caminhões com mais de três eixos (última das quatro categorias previstas) corresponde a 2,52 vezes a tarifa cobrada dos automóveis.

Outra referência que pode corroborar os resultados encontrados segundo a nova forma de cálculo é o trabalho, acerca da cobrança de pedágio, desenvolvido pelo consultor Cloraldino Severo, ex-Ministro dos Transportes, para a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo. Diz o autor, após estudar vários cenários em que se promovia a redução dos multiplicadores da tarifa básica, que a estrutura ideal de cobrança seria a seguinte: categoria 1 – multiplicador 1; categoria 2 – multiplicador 1,5; categoria 3 – multiplicador 1,75; categoria 4 – multiplicador 2,5; categoria 5 – multiplicador – 2,5; categoria 6 – multiplicador – 2,5. Como se observa, a relação entre a maior e a menor tarifa é, justamente, a que se pretende ver obedecida com a aprovação deste projeto.

A despeito de pequenas intervenções que se pudesse fazer na justificação acima em virtude de uma ou outra mudança institucional ou operacional, naturais com a passagem do tempo, ela corresponde, de fato, ao entendimento que hoje tenho acerca do problema.

Peço, enfim, que a proposta seja examinada com atenção pela Casa e, se necessário, receba os aperfeiçoamentos devidos.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 2011.

Deputado ALBERTO MOURÃO

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas, diques e irrigações,

precedidas ou não da execução de obras públicas;

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas.

VII - os serviços postais. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998)*

§ 1º *(Revogado pela Lei nº 11.668, de 2/5/2008)*

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003)*

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003)*

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....

Subseção II
Das Concessões

.....

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

- I - definições do objeto da concessão;
- II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;
- III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;
- IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;
- V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;
- VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;
- VII - tarifas;
- VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;
- IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;
- X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;
- XI - critérios para reversibilidade de ativos;
- XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;
- XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;
- XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;
- XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;
- XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia..

Art. 36. (VETADO)

PROJETO DE LEI N.º 2.866, DE 2011

(Do Sr. João Arruda)

Disciplina a cobrança de pedágio dos veículos de carga pela quantidade de eixos efetivamente em utilização.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7547/2010.

O Congresso Nacional APROVOU e eu, Presidente da República, SANCIONO a seguinte LEI:

Artigo 1º – A cobrança da tarifa de pedágio nas rodovias brasileiras deverá ser feita, nos veículos de carga, pela quantidade de eixos efetivamente em utilização, devendo ser desconsiderados os eixos suspensos.

Artigo 2º – Não farão jus ao benefício os veículos que, mesmo carregados, estejam circulando com eixos suspensos com a finalidade de obter

vantagem indevida, estando a concessionária ou o prestador de serviços da rodovia autorizado a comunicar a Polícia Rodoviária ou o Agente Fiscalizador para a tomada das providências cabíveis.

Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente Lei tem a finalidade de regulamentar a cobrança das tarifas de pedágio em relação aos veículos de carga que possuem sistema de suspensão que permite a circulação com um ou mais eixos suspensos (sem contato com a pista de rolamento).

É que tais veículos são preparados para que, quando estiverem rodando “vazios”, ou seja, quando não estiverem sendo efetivamente utilizados para a realização de transporte de bens ou produtos de qualquer natureza, possam circular com uma quantidade menor de eixos em contato com a pista, de modo que o consumo de combustível, de pneus e conseqüentemente o peso exercido sobre a pista diminuam consideravelmente.

Da mesma forma, por estarem exercendo peso menor sobre a pista, é que a cobrança das tarifas de pedágio deve ser realizada, também, pela quantidade de eixos efetivamente em utilização, principalmente porque quando vazios, os custos com a tarifa de pedágio ficam sob a responsabilidade do próprio proprietário do veículo, onerando sobremaneira os custos com o frete, refletindo no preço das mercadorias ao consumidor final.

Além disso, ao efetivar a cobrança incluindo os eixos suspensos, as concessionárias de rodovias estão tendo um lucro indevido, já que tais veículos não estão exercendo sobre a pista o desgaste causado por veículos carregados e com todos os eixos em atrito com o asfalto.

Dessa forma, no sentido de suprir uma lacuna da Lei e beneficiar diretamente os centenas de milhares de profissionais da estrada, responsáveis pelo transporte da grande maioria dos produtos destinados ao consumo interno e também à exportação (já que o Brasil ainda carece de outros modais de transporte),

é que a presente Lei deve ser aprovada, no sentido de garantir a diminuição dos custos no transporte, já tão onerosos no Brasil.

Brasília, 07 de dezembro de 2011.

João Arruda – PMDB/PR

Deputado Federal

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 acionamento 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 09 de agosto de 2012.

Deputado **MAURO LOPES**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 7.547/2010 e os Projetos de Lei nºs 1.170/2011, 2.127/2011 e 2.866/2011, apensados, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues, Washington Reis e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Ângelo Agnolin, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Fátima Pelaes, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Mariani, Milton Monti, Newton Cardoso, Osvaldo Reis, Paulão, Pedro Fernandes, Rodrigo Maia, Vanderlei Macris, Zoinho, Arolde de Oliveira.

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
