



CÂMARA DOS DEPUTADOS

6264

PROJETO DE LEI Nº , DE 2002

(Do Sr. PAULO JOSÉ GOUVÊA)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, determinando a redução do valor do pedágio para o veículo de carga que transita sem carregamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 4º do 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 acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 4º.....

Parágrafo único. Quando veículo de transporte de carga estiver transitando sem carregamento, ser-lhe-á cobrada tarifa equivalente a setenta por cento do valor da tarifa que houver sido fixada para sua respectiva categoria ou espécie. (NR)”

Art. 2º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.



FBCD797411





CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

Estudos elaborados no país dão conta de que, em média, cerca de trinta por cento dos caminhões que utilizam as rodovias transitam sem carga. De fato, empresários do setor relatam que é bastante comum viajar-se sem carregamento quando o veículo, após efetuar transporte de zonas de produção agropecuária ou mineral para centros consumidores, industriais ou portuários, precisa retornar ao ponto de origem. Embora seja essa a situação mais comum no que diz respeito ao trânsito de caminhões vazios, não são poucas as que ocorrem em virtude da deficiência de planejamento logístico, do aumento da concorrência provocada por outros modais de transporte e, por que não dizer, da permanência de grandes disparidades econômicas entre várias regiões brasileiras.

Tal quadro, por si prejudicial à produtividade e à saúde financeira dos transportadores rodoviários, assume proporções ainda mais sérias quando o caminhão que viaja sem carregamento precisa utilizar rodovia em que há cobrança de pedágio.

Nessa hipótese, cada vez mais comum em virtude da expansão dos programas estaduais e federal de concessão de rodovias, o transportador é obrigado a assumir ônus pelo pagamento de tarifa de pedágio calculada com base no dano potencial causado à rodovia pelo caminhão que trafega com carga.

Evidentemente, trata-se de uma injustiça, já que o veículo descarregado gera solicitações ao pavimento de magnitude muito inferior à daquelas decorrentes do deslocamento de veículos que transitam a plena carga. A título de exemplo, basta lembrar que a maioria dos caminhões é capaz de transportar carga cujo peso supera, no mínimo, o dobro de seu peso próprio.

Consideramos que um tratamento diferenciado na cobrança de tarifa deve ser aplicado nesse caso. Difícil atribuir, é verdade, que grau de redução tarifária deveria ser empregado para que a nova tarifa cobrada dos caminhões vazios guardasse alguma proporcionalidade com o desgaste causado à via pelo veículo que transita nessa condição. Pode-se tentar, no entanto.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 cinco (caminhão com cinco eixos) por quatro décimos (custos que dependem do peso transmitido por eixo à via).

Inicialmente, para se verificar o grau de redução tarifária que deve ser atribuído ao caminhão que transita descarregado, é necessário não desprezar, nesse cálculo, os fatores relacionados a aspectos que independem do peso que o veículo transmite à via. Assim, os dois primeiros índices há pouco citados sempre devem ser considerados. Restaria saber que fator de ponderação utilizar-se para cada categoria de caminhão, quando descarregado. Para tal, fizemos algumas comparações utilizando as seguintes premissas: a tara de um caminhão semi-reboque de cinco eixos equivaleria ao peso bruto total de um caminhão médio, cujo fator de ponderação atribuído pelo DNER é 1,8; a tara de um caminhão pesado de três eixos equivaleria ao peso bruto total de um caminhão leve, cujo fator de ponderação atribuído pelo DNER é 0,4; finalmente, a tara de um caminhão leve equivaleria ao peso bruto total de uma caminhonete, cujo fator de ponderação atribuído pelo DNER é 0,01. Após efetuar o cálculo dos multiplicadores para essas três categorias de veículos empregando-se fatores de ponderação correspondentes à sua diminuição de peso (pela ausência de carga),





CÂMARA DOS DEPUTADOS

comparamo-los aos oficialmente fixados a fim de encontrar o percentual de redução a ser aplicado na tarifa.

Analisando os três casos, concluímos que para os veículos de maior capacidade de carga (cinco e três eixos), a redução na tarifa deveria alcançar algo próximo de quarenta por cento. Para o veículo leve, cujo peso bruto total não se distancia tanto assim da tara, a redução da tarifa não atingiria vinte por cento. Decidimos, enfim, adotar um abatimento de trinta por cento sobre a tarifa existente, com o intuito de conciliar os resultados obtidos. Cremos ser um desconto bastante razoável para o veículo que transita descarregado.

Sala das Sessões, em 15 de Março de 2002.

Deputado PAULO JOSÉ GOUVEIA

12/03/02

200090.065

