

**PROJETO DE LEI N° , DE 2003**  
**(Do Sr. LUIZ SÉRGIO)**

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, com o intuito de determinar que as praças de pedágio sejam localizadas em pontos da via e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 1º 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 dos seguintes dispositivos:

“§ 4º Toda praça de cobrança de pedágio deve estar localizada em ponto da via que coincida com divisa entre municípios, admitida localização alternativa quando fatores de natureza técnica tornarem impossível o cumprimento daquela determinação. (AC)

§ 5º O disposto no parágrafo anterior não se aplica a praças de cobrança de pedágio pela utilização de pontes, túneis, viadutos ou vias bloqueadas, cujo acesso seja controlado. (AC)”

Art. 2º As praças de cobrança de pedágio, existentes em vias públicas integrantes do sistema rodoviário federal, cuja localização não corresponda àquela prevista no § 4º do art. 1º do Decreto-lei nº 791, de 1969, com a redação dada por esta lei, deverão ser transferidas no prazo máximo de doze meses, contado a partir da data de publicação desta lei.

Art. 3º O descumprimento do disposto no artigo anterior acarretará a interrupção da cobrança de pedágio na praça sujeita a mudança de localização.

Art. 4º A cobrança de tarifa de pedágio está condicionada a existência de via alternativa gratuita para o usuário.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei procura implementar, em âmbito federal, medida recentemente aprovada no Estado do Rio de Janeiro, na forma da Lei nº 4.044, de 30 de dezembro de 2002.

A referida norma legal proibiu a construção de praças de cobrança de pedágio em ponto da via que não coincida com divisa municipal e, ainda, determinou a transferência de local das praças já existentes que estejam em desacordo com aquele mandamento, no prazo de até doze meses.

A motivação para que a lei estadual fosse aprovada e para que propuséssemos a adoção da idéia em todo país encontra-se no fato de que as rodovias brasileiras submetidas à cobrança de pedágio, diferentemente do que acontece em alguns países europeus, por exemplo, têm acesso irrestrito, servindo como via de interesse local em inúmeras situações.

De fato, com a grande expansão urbana experimentada a partir da década dos setenta, estradas federais ou estaduais que haviam sido construídas com o propósito de interligar cidades tornaram-se, também, parte da malha viária urbana de vários centros, permitindo a conexão de bairros e condomínios mais afastados à zona central.

Em face dessas circunstâncias, a implantação do modelo de exploração rodoviária mediante cobrança de pedágio tem criado enormes embaraços para o deslocamento daqueles que, para exercer suas atividades diárias, precisam transitar por rodovia onde a praça de pedágio situa-se entre os

locais de trabalho e de residência ou entre os locais de produção e comercialização.

Creemos que o trânsito em âmbito municipal, mesmo que realizado sobre rodovias federais ou estaduais, não deveria sofrer restrições, em virtude do que acima foi apontado. Não há porque dificultar a vida de cidadãos deste ou daquele município se, a rigor, as praças de pedágio podem estar localizadas em área coincidente com a divisa municipal ou próxima a ela, submetendo a pagamento somente aqueles que, realmente, tenham que valer-se da característica intermunicipal da via.

O art. 4º, prevendo expressamente a existência de via alternativa para que haja a cobrança da tarifa de pedágio, se fundamenta no direito constitucional de liberdade de locomoção previsto no art. 5º, inciso XV, da Constituição Federal e, também, no direito do usuário de obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, conforme preceitua o art. 7º, inciso III, da Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995.

O constitucionalista José Afonso da Silva, na sua obra “Curso de Direito Constitucional Positivo”, Malheiros, 9ª edição, na p. 216, ao discorrer sobre a liberdade de locomoção, leciona:

#### **“10. Liberdade de locomoção”**

Esta constitui o cerne da liberdade da pessoa física no sistema jurídico, abolida que foi a escravidão. A Constituição reservou-lhe um dispositivo, o que não era feito pelas anteriores. Ressaíá, antes, como primeira manifestação da liberdade geral de ação. Agora, o art. 5º, XV, declara livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. Explicitam aí duas situações: uma é a liberdade de locomoção no território nacional; a outra é a liberdade de a pessoa entrar no território nacional, nele permanecer e dele sair com seus bens.

A liberdade de locomoção no território nacional em tempo de paz contém o direito de ir e vir (viajar e migrar) e de ficar e de permanecer, sem necessidade de autorização. Significa que “podem todos locomover-se livremente nas ruas, nas praças, nos lugares públicos, sem temor de serem privados de sua liberdade de locomoção”, dizia Sampaio Dória no regime da Constituição de 1946. Temos aí a noção essencial da liberdade de locomoção : poder que têm todos de coordenar e “dirigir suas atividades e de dispor de seu

tempo, como bem lhes parecer, em princípio, cumprindo-lhes, entretanto, respeitar as medidas impostas pela lei, no interesse comum, e abster-se de atos lesivos dos direitos de outrem”.

A lei referida no dispositivo não se aplica à hipótese de locomoção dentro do território nacional em tempo de paz. Portanto, será inconstitucional lei que estabeleça restrições nessa locomoção... ” (g.n.)

Esses os motivos, portanto, que nos fazem submeter a apreciação dos nobres Pares esta proposta.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2003.

Deputado LUIZ SÉRGIO

300042.065