



CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO

N.º 268, DE 2006

(Do Sr. Arlindo Chinaglia e outros)

Recorre do parecer da Comissão de Finanças e Tributação dado ao Projeto de lei Nº 3.925, de 1997.

DESPACHO:

PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nos termos do art. 54 combinado com o art. 144 do Regimento Interno, recorremos do parecer da Comissão de finanças e Tributação dado ao Projeto de lei Nº 3.925, de 1997, que "dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio", solicitando a sua apreciação preliminar no plenário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2006.

ARLINDO CHINAGLIA

Proposição: REC-268/2006 => PL-3925/1997

Autor: ARLINDO CHINAGLIA E OUTROS

Data de Apresentação: 9/3/2006 11:18:00

Ementa: Recorro do parecer da Comissão de Finanças e Tributação dado ao Projeto de lei Nº 3.925, de 1997.

Possui Assinaturas Suficientes: SIM

Total de Assinaturas:

Confirmadas:59

Não Conferem:5

Fora do Exercício:0

Repetidas:0

Ilegíveis:0

Retiradas:0

Assinaturas Confirmadas

1-ALCEU COLLARES (PDT-RS)

2-ALMEIDA DE JESUS (PL-CE)

3-ALMIR MOURA (PFL-RJ)

4-ALMIR SÁ (PL-RR)

5-ANGELA GUADAGNIN (PT-SP)

6-ANTONIO CARLOS BISCAIA (PT-RJ)

7-ARLINDO CHINAGLIA (PT-SP)

8-ASSIS MIGUEL DO COUTO (PT-PR)

9-CARLOS ABICALIL (PT-MT)

10-CARLOS MOTA (PSB-MG)

- 11-CARLOS SANTANA (PT-RJ)
- 12-COLBERT MARTINS (PPS-BA)
- 13-CUSTÓDIO MATTOS (PSDB-MG)
- 14-DEVANIR RIBEIRO (PT-SP)
- 15-DR. RODOLFO PEREIRA (PDT-RR)
- 16-DRA. CLAIR (PT-PR)
- 17-EDINHO MONTEMOR (PSB-SP)
- 18-EDUARDO CUNHA (PMDB-RJ)
- 19-ELISEU RESENDE (PFL-MG)
- 20-FERNANDO FERRO (PT-PE)
- 21-FERNANDO GONÇALVES (PTB-RJ)
- 22-GONZAGA PATRIOTA (PSB-PE)
- 23-GUSTAVO FRUET (PSDB-PR)
- 24-HUMBERTO MICHILES (PL-AM)
- 25-IVAN VALENTE (PSOL-SP)
- 26-JAMIL MURAD (PCdoB-SP)
- 27-JANDIRA FEGHALI (PCdoB-RJ)
- 28-JOÃO ALFREDO (PSOL-CE)
- 29-JOÃO PAULO CUNHA (PT-SP)
- 30-JOÃO PAULO GOMES DA SILVA (PSB-MG)
- 31-JULIO SEMEGHINI (PSDB-SP)
- 32-LÚCIA BRAGA (PMDB-PB)
- 33-LUCIANO ZICA (PT-SP)
- 34-LUIZ SÉRGIO (PT-RJ)
- 35-MANINHA (PSOL-DF)
- 36-MARCELO ORTIZ (PV-SP)
- 37-MARIA DO ROSÁRIO (PT-RS)
- 38-MÁRIO ASSAD JÚNIOR (PSB-MG)
- 39-MÁRIO NEGROMONTE (PP-BA)
- 40-MAURÍCIO RANDS (PT-PE)
- 41-MENDES RIBEIRO FILHO (PMDB-RS)
- 42-MIGUEL DE SOUZA (PL-RO)
- 43-NAZARENO FONTELES (PT-PI)
- 44-NEIVA MOREIRA (PDT-MA)
- 45-NEYDE APARECIDA (PT-GO)
- 46-OSVALDO BIOLCHI (PMDB-RS)
- 47-PHILEMON RODRIGUES (PTB-PB)
- 48-POMPEO DE MATTOS (PDT-RS)
- 49-RENATO CASAGRANDE (PSB-ES)
- 50-SARNEY FILHO (PV-MA)
- 51-SEVERIANO ALVES (PDT-BA)
- 52-SOCORRO GOMES (PCdoB-PA)
- 53-TEREZINHA FERNANDES (PT-MA)
- 54-VANESSA GRAZZIOTIN (PCdoB-AM)
- 55-VICENTINHO (PT-SP)

56-WALTER BARELLI (PSDB-SP)
57-WALTER PINHEIRO (PT-BA)
58-WLADIMIR COSTA (PMDB-PA)
59-ZONTA (PP-SC)

Assinaturas que Não Conferem

1-CARLOS WILLIAN (PTC-MG)
2-ISAIÁS SILVESTRE (PSB-MG)
3-MICHEL TEMER (PMDB-SP)
4-PAULO RUBEM SANTIAGO (PT-PE)
5-ZÉ GERALDO (PT-PA)

PROJETO DE LEI

N.º 3.925-B, DE 1997

(Do Sr. Arlindo Chinaglia)

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.977/99, 1.995/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e das emendas apresentadas na Comissão (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela inadequação financeira e orçamentária deste e dos de nºs. 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.977/99, 1.995/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados (relator: DEP. FRANCISCO DORNELLES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

- II – Projetos apensados: PLs. 4.740/98 (1.177/99, (7.062/02), 5.555/01), 78/99, 737/99, 954/99, 1.310/99, 1.421/99 (1.977/99, 2.695/00 (1.195/03 (1.245/03))), 1.847/99 (6.877/02), 1.995/99, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03 e 1.762/03

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- emendas apresentadas ao projeto (2)
- parecer do relator
- parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- votos em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É vedada a cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde estiverem instalados postos de pedágio.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Alguns municípios brasileiros localizados ao longo de rodovias estão passando por diversas limitações em suas atividades econômicas, educacionais, sociais e comerciais. Tais limitações estão sendo provocadas pela instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios.

Com efeito, quando se instala um posto de pedágio no âmbito de um município hipotético, os habitantes passam a ser penalizados economicamente pela cobrança de pedágio. Muitas das vezes, para se locomover dentro do próprio perímetro urbano da cidade, os habitantes são obrigados a pagar a taxa de pedágio.

A instalação de postos de pedágio prejudica especialmente as atividades educacionais e industriais dos municípios. Na maioria das vezes, os campus universitários e as escolas técnicas são localizadas em regiões afastadas do centro das cidades. O mesmo fato ocorre em relação aos distritos industriais. Portanto, para estudar ou para produzir bens, o município tem um custo adicional injustamente aplicado aos seus habitantes.


Situação igualmente prejudicial ocorre em relação ao comércio. Empresas que realizam serviços de entrega em domicílio, como gás, alimentos etc., conforme a localização do posto de pedágio, são obrigadas a pagar taxas a cada entrega. O mesmo ocorre com a vida social da cidade, quando em diversas situações, os moradores são obrigados a pagar pedágio para poderem ir aos templos, aos estádios de futebol ou mesmo a restaurantes.

Há que se ressaltar ainda, a situação de trabalhadores que residem num município e trabalham em outro. Nesse caso, eles ficam sujeitos ao pagamento diário, no mínimo, de uma taxa de pedágio. Nessa situação estão milhares de trabalhadores que residem em conurbações urbanas e em regiões metropolitanas, onde freqüentemente os locais de trabalho e de residência estão localizados em municípios diferentes.

Nosso projeto, ao impedir a cobrança de pedágio dos veículos registrados no município (emplacados) onde se localizam os postos de pedágio, corrigirá essa distorção, evitando que esses municípios não percam novos investimentos produtivos devido à localização em seu território de postos de pedágio, além de impedir um aumento do custo de vida para os moradores das respectivas cidades.

Esperamos, pois, contar com o apoio de nossos eminentes Pares na certeza de que, aperfeiçoando o nosso Projeto, haverão de transformá-lo em lei das mais oportunas.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1997.


Deputado ARLINDO CHINAGLIA

Fendo em vista a correlação das matérias e o fato de o PL 3923/97 ser o mais antigo, dentre as proposições mencionadas, determino a apensação, nos termos dos arts. 142 e 143 do RICD, dos PLs 4740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1310/99, 1847/99 e 1995/99 ao PL 3923/97. No mesmo sentido, determino, ainda, a apensação do PL 1421/99 e seus apensados à referida proposição. Oficie-se e, após, publique-se.
Em 24/04/2000


PRESIDENTE

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Ofício P-010/00

Brasília, 6 de abril de 2000

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 142, do RICD, solicito a Vossa Excelência determinar a apensação dos Projetos de Lei nºs 3.925/97, 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.310/99, 1.847/99 e 1.995/99 ao Projeto de Lei nº 1.421/99 – do Sr. Carlos Santana – que “dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências”, por tratarem de matérias correlatas.

Atenciosamente,


Deputado BARBOSA NETO

Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado MICHEL TEMER
DD. Presidente da Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº 4.740, DE 1998
(DO SR. CUNHA BUENO)

Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

Art. 1º O valor do pedágio cobrado nas rodovias existentes no País, dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao dobro do valor do pedágio cobrado dos automóveis.

Art. 2º Esta lei entra em vigor em noventa dias, a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Diversos impostos e taxas incidem sobre a produção, o transporte e a comercialização da riqueza produzida no País, bem como sobre o transporte coletivo de passageiros, onerando sobremaneira a cadeia produtiva, desde o produtor/extrator de matéria-prima até o comerciante no varejo.

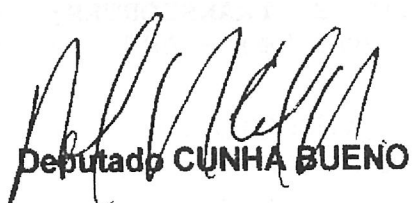
A opção feita pelo País de transportar suas riquezas e passageiros preferencialmente por via terrestre, através de caminhões, ônibus e outros veículos de carga, vem sendo onerada ainda mais com os pedágios que proliferaram pelas rodovias, ao ponto de, em muitos casos, uma mesma carga transportada por um único caminhão ou passageiros por um único ônibus terem que pagar dezenas de pedágios no decorrer da mesma viagem.

Há casos comprovados nos quais um transportador que faz o percurso entre Araçatuba e Santos, paga em pedágios o valor correspondente ao preço total do caminhão que utiliza no transporte da carga, após 660 viagens, realizadas ao longo de apenas 3 anos.

Embora entendamos os propósitos da existência dos pedágios, acreditamos que essa taxa sobre os caminhoneiros e ônibus coletivos em muitos dos casos torna o transporte rodoviário anti-econômico, onerando na ponta final o consumidor, em especial das regiões mais longinquas em relação ao local onde as mercadorias são efetivamente produzidas. E todos nós sabemos que essas regiões costumam ser as mais pobres do País, como, por exemplo, o Nordeste.

Dessa forma, o propósito deste Projeto de Lei é exatamente o de minimizar os efeitos dessa distorção, de modo a permitir que a riqueza nacional transportada por veículos automotores se mantenha viável economicamente e que seja desonerado, igualmente, o transporte de passageiros em ônibus, utilizado preponderantemente pelas classes sociais mais carentes.

Câmara dos Deputados, em 13 de agosto de 1998


Deputado CUNHA BUENO

PROJETO DE LEI Nº 1.177, DE 1999
(DO SR. LUÍS EDUARDO)

Dispõe sobre critérios para a fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 4.740, DE 1998)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre critérios para a fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Art. 2º O valor da tarifa de pedágio, no caso de veículos de transporte rodoviário de carga, será fixado de forma que o montante atribuído a cada eixo, em relação ao anterior, sofra redução, a partir do segundo, de 15%.

Parágrafo único. Os multiplicadores da tarifa, nos casos previstos neste artigo, são os seguintes:

Nº de Eixos	Multiplicador
2	1,85
3	2,57
4	3,18
5	3,70
6	4,14

Art. 3º Os contratos de concessão vigentes serão revistos para se adaptarem ao disposto nesta lei e para manterem seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A manutenção das rodovias brasileiras tem sido uma preocupação constante dos transportadores desde 1988, quando a nova Constituição Federal revogou o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos e, conseqüentemente, o Fundo Rodoviário Nacional. A partir de então, o modelo, que era caracterizado pela expansão e conservação da malha rodoviária, foi deixado de lado, e o que se viu foi a contínua e rápida degradação das rodovias do País.

Todas as tentativas de se conseguir formas alternativas para manter as rodovias, como a Taxa de Manutenção Rodoviária, o Selo-Pedágio e a vinculação da receita do Imposto sobre a Importação incidente sobre o petróleo, foram frustradas.

A transferência de trechos de rodovias à iniciativa privada, através da lei de concessões, foi o caminho encontrado pela Administração Pública para recuperar e manter as principais estradas do País. Não se pode negar que a cobrança do pedágio é justa, desde que o usuário trafegue em estradas bem conservadas e dotadas dos serviços necessários.

Acontece que o modelo de cálculo tarifário adotado pelo DNER tem se mostrado injusto e inadequado para com os transportadores. Os índices multiplicadores de tarifas básicas, constantes das pautas tarifárias vigentes, não encontram justificativa. Para os ônibus e para os caminhões também de dois eixos o multiplicador é 2, o que dobra o preço do pedágio. Um caminhão de seis eixos paga uma tarifa 500% maior.

O alto custo do pedágio dificilmente pode ser repassado para o preço do frete, especialmente na atual conjuntura do País, que se caracteriza pela queda das atividades econômicas. Se esse custo fosse repassado, os transportadores estariam, com toda a certeza, concorrendo para elevar o preço final das mercadorias.

A proposta aqui apresentada reduz o ônus representado pelo pedágio incidente sobre os veículos pesados, utilizando um redutor de 15% por eixo, cumulativo, fazendo com que o pagamento de cada eixo seja sempre inferior ao anterior. Com isso estar-se-á fazendo justiça a um setor importantíssimo para o desenvolvimento econômico nacional.

Por todos esses motivos, esperamos contar com o apoio integral de nossos ilustres Pares para a aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 15 de junho de 1999.


Deputado LUIS EDUARDO

PROJETO DE LEI

N.º 7.062, DE 2002

(Do Sr. Luiz Antonio Fleury)

Dispõe sobre a cobrança diferenciada de pedágio, em função da categoria ou espécie de veículo, e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PL-1177/1999.)

PROJETO DE LEI Nº ⁷⁰⁶², DE 2002

(Do Sr. LUIZ ANTONIO FLEURY)

Dispõe sobre a cobrança diferenciada de pedágio, em função da categoria ou espécie de veículo, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece diretriz para a fixação de tarifas de pedágio para diferentes espécies ou categorias de veículos e proíbe o emprego do critério da maior oferta em licitação destinada a selecionar concessionário para a prestação de serviço público de conservação e exploração de via pública mediante cobrança de pedágio.

Art. 2º Quando, ao instituir a cobrança de pedágio pela utilização de via pública, decidir o poder público fixar valor diferenciado para cada espécie ou categoria de veículo, deverá fazê-lo de forma tal que o maior valor cobrado não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, assim considerado aquele devido pelo condutor de automóvel e de caminhão leve de até dois eixos, que devem ser idênticos.

Parágrafo único. Os valores vigentes de pedágio que não se adequarem ao disposto neste artigo deverão ser corrigidos pelo poder público no prazo de até um ano, contado da data de publicação desta lei, preservando-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão existentes, e, no caso do "caput", optando-se pelo menor valor vigente.

Art. 3º Fica proibido o emprego do critério da maior oferta em licitação destinada a selecionar concessionário para a prestação de serviço público de conservação e exploração de via pública mediante cobrança de pedágio.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei cuida de impedir a prática de dois equívocos disseminados nos processos que têm dado origem à cobrança de pedágio rodoviário no país. Um, é a fixação de tarifas, para veículos comerciais mais pesados, em patamares muito superiores ao da tarifa cobrada dos automóveis, considerada tarifa básica. O outro, é a imposição do critério da maior oferta nas licitações destinadas a escolher o concessionário responsável pela exploração rodoviária.

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 expressas 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.

Em relação à segunda proposta contida nesta iniciativa, consideramos importante salientar algumas observações presentes no relatório da Subcomissão Especial de Pedágio, aprovado pela Comissão de Viação e Transportes há menos de dois anos.

“A Lei nº 8.987, de 1995 (Lei de Concessões), manda, em seu art. 15, que no julgamento da licitação para concessão de serviço público seja considerado um dos seguintes critérios: o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; a combinação dos critérios anteriores.

Nas concessões em vigor no país, observa-se a existência de dois modelos: oneroso (maior oferta) e não oneroso (menor tarifa). Este foi adotado pelo Governo Federal no primeiro lote de licitações. Aquele, pelos Estados, com variantes. Enquanto São Paulo e Rio de Janeiro estipularam como maior oferta importâncias em dinheiro, repassadas para o governo paulatinamente ao longo do prazo da concessão, Paraná e Rio Grande do Sul escolheram definir como maior oferta a maior quantidade de quilômetros de rodovias locais cuja manutenção fosse assumida pelo concorrente. Tanto em um

como em outro caso, a oferta passa a constituir um dos custos da concessão, comprometendo a modicidade da tarifa. Embora a incapacidade de investimento do Poder Público tenha sido a grande justificativa para a implantação de programas de concessão rodoviária na União e nos Estados, vê-se que estes últimos não negligenciaram a possibilidade de auferir ganhos diretos com a "privatização", mesmo que em detrimento do usuário. Tomaram para si benefícios triplos: foram dispensados de investir em parte da malha viária, passaram a arrecadar impostos das concessionárias e, ainda, começaram a angariar receita proveniente do pagamento das ofertas. No Paraná e no Rio Grande do Sul, o pagamento direto foi substituído pela desoneração da Administração da incumbência de cuidar de uma parcela extra das estradas locais, durante o período das concessões, o que traz resultados parecidos ao da oferta anterior sob o ponto de vista de fluxo de caixa para o Estado."

Caberia acrescentar que a concorrência pela maior oferta costuma ser empregada com constância quando se deseja conceder serviço público de maneira não monopolista. A existência de pelo menos dois concorrentes garantiria um mínimo de opção para o usuário, dando margem a que nem toda a quantia ofertada ao governo pelas licitantes vencedoras seja considerada na composição tarifária. No caso das rodovias, obviamente, essa situação não se aplica, havendo sempre apenas um explorador a oferecer os serviços. Em vista disso, o Poder Público procura estabelecer limites superiores para as tarifas a serem praticadas pelos concorrentes, o que faz, contudo, de maneira imprecisa, porquanto não é capaz de julgar convenientemente a eficiência gerencial dos particulares. Dessa maneira, a tarifa praticada termina por ser aquela tarifa máxima permitida pelo concedente, que se distancia da tarifa hipoteticamente ideal, fixada diretamente na concorrência.

Todas essas razões, enfim, levam-nos a acreditar que o presente projeto de lei receberá a devida atenção e, por certo, o apoio de nossos Pares.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2002.



Deputado LUIZ ANTONIO FLEURY

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E
PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS
PREVISTO NO ART.175 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO V
DA LICITAÇÃO

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

** Artigo, "caput", com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII;

** Inciso III com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

** Inciso IV com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica;

** Inciso V com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou

** Inciso VI com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas.

** Inciso VII com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira.

** § 1º com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

§ 3º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexecutáveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação.

** § 3º com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

§ 4º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira.

** § 4º com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998.*

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o art.5º desta Lei.

PROJETO DE LEI Nº 5.555, DE 2001
(DO SR. JOSÉ CARLOS COUTINHO)

Desobriga os veículos de transporte de carga do pagamento de pedágio.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 4.740, 1998)

O CONGRESSO NACIONAL Decreta:

Art.1º Ficam isentos do pagamento de pedágio nas rodovias, os veículos destinados ao transporte de carga.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se todas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

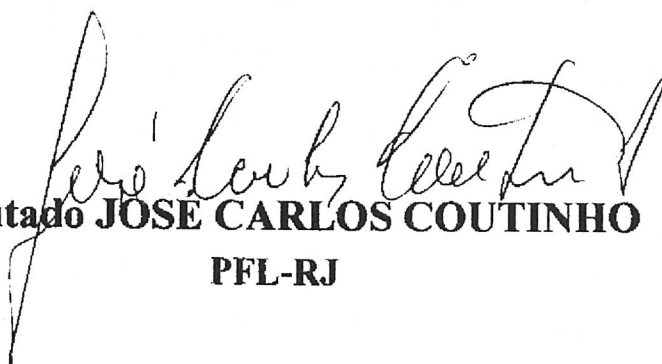
A presente proposição tem por objetivo isentar de pagamento de pedágio os veículos destinados ao transporte de carga.

O alto custo dos combustíveis, a insegurança econômica, atinge de forma inclemente ao motorista transportador de carga em geral, esses motoristas que trabalham sem horário definido, sujeitos a toda sorte de imprevistos nas estradas, que transitam por esse Brasil afora merecem consideração especial no que diz respeito à isenção do tributo que a presente proposição pleiteia.

Esses veículos de transporte de carga já estão sujeitos a tributação específica das taxas rodoviárias, sendo importante considerar que são eles os transportadores da riqueza nacional, cujos produtos transportados absorvem uma carga muito especial de tributos aos cofres públicos.

Espero acolhida dos Ilustres Colegas, para a presente proposição, dada a justiça que os beneficiários merecem.

Sala das Sessões em, 17 de outubro de 2001.



Deputado JOSÉ CARLOS COUTINHO
PFL-RJ

PROJETO DE LEI Nº 78, DE 1999
(DO SR. ENIO BACCI)

Isenta do pagamento de "Pedágios", em todo o território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º: Fica proibida a cobrança de "Pedágios" nas estradas, em todo o território Nacional, tornando isentos do pagamento, os caminhões que estiverem trafegando das 24 horas até às 5 horas.

Art. 2º: Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º: Revogam-se as disposições em contrário.

J U S T I F I C A T I V A

Este Projeto de Lei, tem a finalidade de melhorar a situação da categoria dos transportadores, que quase sempre é esquecida, mas de uma importância fundamental para o país.

Os "caminhoneiros" enfrentam as dificuldades inerentes da função, que já são muitas e, aumentam a cada dia.

Devido a privatização de nossas rodovias, o transporte rodoviário sofreu um considerável aumento de custos, com "PEDÁGIOS" em praticamente toda a extensão do território Nacional, cujo preço é maior do que o cobrado nos países do primeiro mundo.

Além do fator preocupante do aumento dos custos para o transporte de cargas e o conseqüente repasse ao consumidor final, há ainda a redução da qualidade de vida dos motoristas.

É necessário melhorar um pouco esta situação e aproveitar para tentar reduzir o fluxo do trânsito em nossas estradas, o que ocasionará também, a diminuição do número de acidentes envolvendo caminhões.

Sala das sessões, 23.02.99

24/02/99



ENIO BACCI

Deputado PDT/RS

PROJETO DE LEI Nº 737, DE 1999
(DO SR. AUGUSTO NARDES)

Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês para os representantes comerciais que se utilizam das rodovias federais.

Art. 2º Aos representantes comerciais autônomos e aos representantes de pessoas jurídicas credenciados pelos Conselhos Regionais de Representantes Comerciais será cobrado, respectivamente, um máximo de seis e de oito tarifas de pedágio nas rodovias federais, por mês.

Art. 3º O sistema de controle das cobranças será unificado para todas as rodovias federais e feito na forma da regulamentação dessa lei pelo Poder Executivo.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará essa lei no prazo de 30 dias a contar de sua publicação.

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

JUSTIFICAÇÃO

O pagamento de tarifas de pedágios nas rodovias federais tem tornado os deslocamentos rodoviários altamente dispendiosos, principalmente para aqueles que são obrigados, por profissão, a realizá-los constantemente.

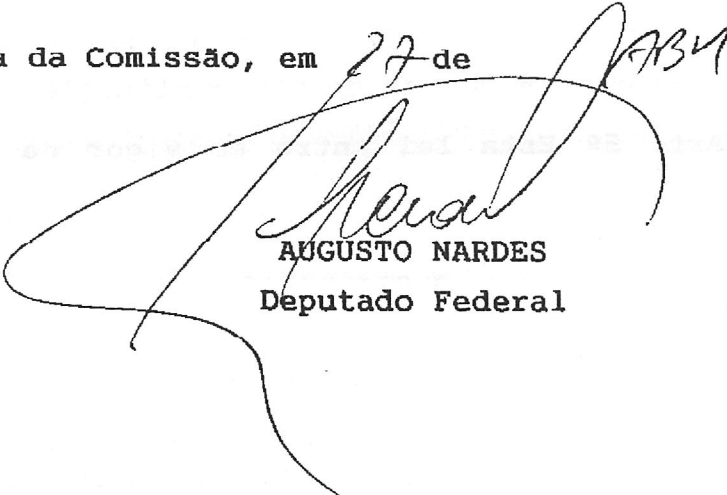
É o caso dos representantes comerciais, cujas atividades requerem contínuas viagens interestaduais e intermunicipais. Muitos desses representantes chegam a percorrer de 4 a 6 mil quilômetros por mês, por todo o País. E são muitos os pedágios que têm que pagar pela utilização das rodovias federais concedidas à iniciativa privada.

Os representantes comerciais, por meio venda de produtos, são uns dos principais agentes de geração de tributos tanto Municipais, como Estaduais e Federais. Pelo tipo de trabalho que realizam não têm sequer como repassar os custos que lhes são impostos pelos seus deslocamentos, dentre os quais os custos com pedágios. Sendo obrigados a arcar com esses custos, eles terão muito diminuídos os seus ganhos.

Nada mais justo, então, do que esses profissionais merecerem um tratamento diferenciado em seu tráfego pelas rodovias federais.

Nesse sentido, o limite de cobrança de pedágio apresentado nesse projeto de lei que apresentamos propiciará a essa categoria de trabalhadores custos de deslocamentos mais compatíveis com os ganhos auferidos pelo desempenho de suas atividades.

Sala da Comissão, em 27 de JUL de 1999



AUGUSTO NARDES
Deputado Federal

PROJETO DE LEI Nº 954, DE 1999
(DO SR. LUIZ RIBEIRO)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodoviárias e portos federais e dá outras providências.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art 1º Acrescenta-se os seguintes parágrafos ao Art 3º da Lei 9.277 de 10 Maio 1996.

ART 3º

§ 1º

§ 2º

§ 3º A distância mínima entre praças de pedágio na mesma rodovia será de 100 quilômetros.

§ 4º As praças que não obedecerem tal determinação, serão desativadas.

§ 5º Quanto a instalação das praças de pedágio estiverem dentro do perímetro urbano de qualquer localidade, num raio de 20 quilômetros, os moradores e empresas, terão sua passagem franqueada pela Concessionária bastando para isso, fazer prova de residência junto a mesma.

ART 2º Revogam-se as disposições em contrário.

ART 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 dias.

Justificativa:

Tal proposição tem por objetivo corrigir injustiça com os moradores que precisam atender suas necessidades básicas: como ir as compras, escolas, hospitais e outros locais, sendo penalizados com a obrigatoriedade do pagamento de pedágio a cada ida e volta, tornando seus orçamentos, já tão reduzidos pela crise econômica, mais limitados.

Cabe ressaltar que tais cobranças vem acarretando recursos junto a justiça com o objetivo de corrigir tais distorções.

Como exemplo podemos citar as liminares concedidas pelos juízes da 2º Vara Civil de Teresópolis (RJ) Josimar Andrade e da 1º Vara Federal de Cascavél (PR) Juiz Sérgio Fernando Moro, conforme noticiado nos jornais O GLOBO de 03.05.99 página 11 e Gazeta Mercantil de 31.03.99 respectivamente.

Sala das Sessões, em 18 de 05 de 1999.


Deputado Luiz Ribeiro

**“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI”**

LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996

Autoriza a União a Delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a Administração e Exploração de Rodovias e Portos Federais.

.....

Art. 3º A delegação será formalizada mediante convênio.

§ 1º No instrumento de convênio constará cláusula prevendo a possibilidade de aplicação da legislação do Município, do Estado ou do Distrito Federal na cobrança de pedágio ou de tarifa portuária, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal.

§ 2º A receita auferida na forma do parágrafo anterior será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

.....

.....

**PROJETO DE LEI Nº 1.310, DE 1999
(DO SR. WAGNER SALUSTIANO)**

Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os condutores estudantes ficam isentos do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

Art. 2º Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de trinta dias, a contar da data de sua publicação.

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

JUSTIFICAÇÃO

O pagamento de pedágio nas rodovias federais brasileiras tem onerado consideravelmente os deslocamentos de muitos cidadãos em seu dia-a-dia, notadamente o de estudantes que vivem nas grandes aglomerações urbanas ou nas suas imediações.

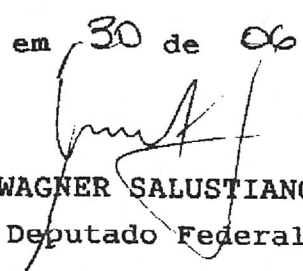
Todos sabemos que nestas aglomerações, ou mesmo nas suas imediações, é comum a pessoa morar em uma cidade e estudar em outra. Ocorre que muitas vezes essas cidades são interligadas por rodovias federais objeto da cobrança de pedágio, o que vem a tornar caro o deslocamento das pessoas. Esses deslocamentos nem sempre são opcionais, mas compulsórios, para que a pessoa possa cumprir os seus objetivos. E se para isso a pessoa for obrigada a pagar, tais objetivos se tornarão cada vez mais difíceis de conseguir.

O País não vive só de sua infra-estrutura. Precisa de educação e de profissionais qualificados. Não podemos beneficiar a infra-estrutura em detrimento da educação e da qualificação profissional. Se continuarmos a cobrar pedágio dos estudantes, o que irá ocorrer será a evasão escolar com o que perderá a formação de recursos humanos no País.

Para evitar que isso aconteça estamos propondo o presente projeto de lei, que esperamos vê-lo aprovado pelos nobres pares.

Sala das Sessões, em 30 de 06

de 1999


WAGNER SALUSTIANO
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 1.421, DE 1999

(Do Sr. Carlos Santana)

Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 3.925/97.

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: PLs 1.977/99 e 2.695/00 (1.195/03 (1.245/03)

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- emendas apresentadas ao projeto (10)

PROJETO DE LEI Nº 1.421, DE 1999
(DO SR. CARLOS SANTANA)

Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

(AS COMISSOES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Entende-se por pedágio rodoviário a tarifa ou preço público, instituído pelo Poder Público competente, cobrado do usuário das rodovias do sistema nacional de viação, conforme definido em lei, em contrapartida pelo uso de sistema viário especial, formado por rodovia ou conjunto de trechos rodoviários integrados, inclusive seus acessos, com padrão de qualidade superior às demais, funcionando em regime de eficiência e padrões de segurança adequados, conforme diretrizes definidas nesta Lei e na sua devida regulamentação.

Art. 2º O pedágio só poderá ser cobrado, se devidamente autorizado pelo competente Poder Legislativo da jurisdição da União, do Estado, do Distrito Federal ou do Município, a que a rodovia, sujeita ao pedágio, estiver subordinada, por iniciativa do respectivo Poder Executivo.

Parágrafo único. O pedágio de rodovia delegada, mediante convênio, conforme a Lei Nº 9.277, de 10 de maio de 1.977, será autorizado pelo respectivo Poder Legislativo do Estado, Distrito Federal ou Município, objeto da delegação e por iniciativa do respectivo Poder Executivo.

Art. 3º Somente poderá ser instituído pedágio em sistema viário especial, que estiver de acordo com as seguintes diretrizes, além de outras que poderão ser determinadas pelos respectivos Poderes Públicos competentes:

I - seja formado por rodovias expressas, fechadas, exceto em acessos predeterminados, com vias duplicadas e canteiro central adequado;

II - garanta ao cidadão o direito de ir e vir, em especial o disposto no inciso XV, artigo 5º da Constituição Federal, que garante a todos a livre locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens, garantindo, esta lei, para este fim, o uso de via alternativa, sem

pedágio, compatível com as necessidades fundamentais do usuário de transporte;

III - possua, entre uma praça de pedágio e outra do mesmo sistema viário, a distância mínima de cem quilômetros;

IV - qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a uma distância de vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;

V - funcione em regime de plena eficiência operacional e econômica, com padrão de qualidade superior às rodovias sem pedágio, em bom estado de manutenção, sinalização adequada e conservado permanentemente, adequando a capacidade das vias às necessidades da demanda por transporte, de modo a evitar congestionamentos indevidos ou pontos de estrangulamento de tráfego;

VI - seja dotado de garantias de segurança de acordo com as necessidades próprias do sistema viário sob pedágio, sem pontos críticos, com sistemas de proteção às pessoas e ao patrimônio adequados, evitando, ao máximo possível, acidentes e assaltos;

VII - possua sistema próprio de pronto atendimento à acidentes, com ambulâncias apropriadas, devidamente equipadas, com equipe de médicos ou paramédicos e equipamentos adequados, inclusive preparado para o atendimento a problemas com o transporte de cargas perigosas, e

VIII - seja devidamente equipado com modernos sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego.

Art. 4º O sistema viário, com características eminentemente urbanas, terá legislação própria para o estabelecimento de pedágio urbano, com lei aprovada pelos respectivo Poder Público local, por iniciativa do Poder Executivo correspondente, sem a obrigatoriedade de seguir as diretrizes estabelecidas no artigo anterior desta Lei.

Art. 5º O sistema de vias sob pedágio serão explorados diretamente pelo Poder Público competente, ou mediante concessão à iniciativa privada, nos termos da legislação que dispõe sobre concessões, podendo o Poder Público competente propor ao respectivo Poder Legislativo as medidas institucionais adequadas para a regulação dos sistemas em regime de exploração privada, inclusive de criação de órgão apropriado e conselho de gestão, composto por representantes dos

governos envolvidos, dos usuários, dos operadores de transporte e dos trabalhadores em transporte.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes será a entidade responsável pela supervisão da aplicação dos dispositivos contidos nesta Lei, especialmente da diretrizes estatuídas no artigo 3º desta Lei.

Art. 6º A tarifa do pedágio rodoviário será proposta pelo Poder Executivo competente e aprovada pelo Poder Legislativo respectivo, inclusive a forma de cobrança, de acordo com lei que estabelece os princípios e as diretrizes para o sistema nacional de viação e em consonância com a legislação sobre concessões, no caso de rodovias exploradas pela iniciativa privada, observadas as seguintes disposições:

§ 1º - o veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento do pedágio.

§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem transportando produtos agrícolas destinados à exportação, assim como de medicamentos essenciais à saúde da população, será estabelecido, no máximo, no valor de até cinquenta por cento da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga, assim como o de material didático para educação básica .

§ 3º - o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior à cinquenta por cento da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga;

§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em quarenta por cento o valor cobrado por veículo de passeio ou automóvel;

§ 5º - as demais isenções, descontos, critérios ou formas de cobrança serão estabelecidas pelo competente Poder Legislativo por proposta do poder Executivo.

§ 6º - O Conselho de Gestão, quando devidamente instituído, deverá ser sempre previamente consultado sobre as propostas do Poder Executivo sobre quaisquer determinações sobre pedágio.

Art. 7º O Poder Público competente deverá realizar auditoria, contábil, econômico-financeira e técnico-operacionais, no mínimo anualmente, que poderá ser solicitada, a qualquer instante, também pelo Poder Legislativo respectivo e pelo Conselho de Gestão respectivo, quando criado; o resultado da auditoria deverá ser amplamente divulgado à sociedade e, em qualquer hipótese, encaminhado ao Poder Legislativo, com parecer do Tribunal de Contas.

Parágrafo único. Os cidadãos, inclusive através de suas entidades de classe legalmente constituída, poderão, a qualquer momento, ter pleno acesso às informações operacionais das rodovias pedagiadas, especialmente às suas contas de receitas, despesas, de resultado e patrimoniais, assim como às planilhas de cálculo detalhadas, adotadas com referência para o estabelecimento do valor do pedágio, sendo as entidades públicas ou privadas, que exploram o pedágio, obrigadas a publicar em jornal de grande circulação, seus balanços anuais e suas planilhas de custos, sempre que houver variações no valor dos pedágios, assim como informações de relevante interesse público.

Art. 8º - os atuais sistemas com pedágios já estabelecidos terão o prazo de dois anos para ajustarem-se às diretrizes estabelecidas nos dispositivos do Art. 3º desta Lei, ressalvado o disposto nos seus incisos I, III e IV, cujo prazo será de três anos, ajustando-se devidamente os contratos de concessões existentes; extinguir-se-ão automaticamente a cobrança de pedágios, nos casos em que as determinações deste artigo não forem devidamente cumpridas.

Art. 9º Esta lei será devidamente regulamentada pelo Poder Executivo competente, no prazo de até cento e vinte dias.

Art. 10º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Art. 11º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O recente movimento dos caminhoneiros por si só é a mais eloqüente justificativa deste Projeto de Lei. Como razão principal desta mobilização nacional de trabalhadores rodoviários em transporte, sem precedentes na história da Nação, está a afirmação principal de seus líderes: *"onde existem pedágios as estradas são razoáveis, quando deveriam ser ótimas, pelo elevadíssimo valor do pedágio, custo esse que inviabiliza boa parte dos fretes; onde não existem pedágios, as estradas estão com péssimo estado de conservação, onerando de forma excessiva os custos operacionais de transporte e colocando em risco a vida dos usuários"*.

Na verdade, nos últimos tempos, o Congresso Nacional tem assistido passivamente à implantação desmesurada de praças de pedágio, aumentando em muito os encargos pagos pelos usuários de rodovias pedagiadas, encargos esses já elevados mesmo sem este tipo de ônus adicional (Imposto de Importação e Imposto sobre Circulação de Mercadorias-ICMS, incidentes sobre os preços dos combustíveis e lubrificantes, além de parcelas de compensação embutidas nos preços dos derivados de petróleo, estes últimos verdadeiros tributos disfarçados, sem amparo constitucional, mas praticados há décadas, além do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores-IPVA e do Imposto sobre Serviços de Transporte de Passageiros Interestaduais e Intermunicipais). Segundo estimativas, os encargos fiscais representam mais de 30% na gasolina. O ICMS sobre combustíveis arrecada hoje cerca de R\$ 7 bilhões, quando o tributo que o sucedeu antes da Constituição de 1988, o Imposto Unico sobre Combustíveis, não arrecadava mais de R\$ 1 bilhão, não passando de R\$ 3 bilhões, na época áurea do setor transporte, em meados da década de 70.

Percebe-se aí a enorme carga tributário que grava os usuários do setor transporte. Os pedágios a agravaram muito mais, sem resolver os problemas centrais de transporte do País. Muito menos diminuíram o propalado "custo Brasil". Na verdade, o setor de transporte mais arrecada do que gasta, transferindo renda para outros setores da economia, mas sem garantir as mínimas condições de segurança das vias. Basta dizer que o usuário de transporte, via gasolina, subsidia de forma brutal o preço do gás de cozinha e da nafta; por outro lado não consegue transportar de forma eficiente estes mesmos produtos em suas rodovias.

O custo excessivo do pedágio foi a gota d' água que faltava para que ocorresse a fortíssima reação dos caminhoneiros, que obrigou o Governo Federal a ceder de forma nunca vista antes, em período pós-ditadura. Na verdade, a solução do pedágio virou moda, acompanhada do exagero e modismos de privatizações e concessões feitas de forma inconsequente; de solução virou problema, criando um círculo vicioso de complexo e difícil arranjo e equilíbrio.

Na verdade é o pedágio um instrumento útil e clássico de política fiscal e tarifária, adotado na maior parte do mundo, se aplicado de forma equilibrada e moderada, implantado complementarmente a impostos seletivos no setor, em especial os tributos sobre combustíveis, destinados a preservação do patrimônio viário.

No mundo, os pedágios não ultrapassam a 10% do total das extensões das rodovias; em grande parte os pedágios dos países desenvolvidos representam apenas 5%, sendo adotados tão somente em vias expressas, de elevadíssimo padrão de qualidade e segurança.

No Brasil a meta é muito mais ambiciosa, pretende-se pedagiar um volume de mais de 30% das rodovias asfaltadas brasileiras (cerca de 142.000 km); estados como São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul e até o Estado de Tocantins, este último sem nenhuma via expressa, alardeiam metas superiores a 50% de suas estradas. A verdade é que a frustração começa a aparecer: de um lado, os governos deixaram, de longe, de cumprir as suas metas, inclusive o Governo Federal, não atingindo ainda 10% das rodovias asfaltadas; no entanto, mesmo não cumprindo o objetivo declarado a implantação dos pedágios foi realizada de forma desmedida e irresponsável, pedagiando-se vias não apropriadas, algumas já com praças de pedágio em pista simples, instaladas antes de serem feitas as obras de conservação e manutenção.

A paciência dos usuário foi saturada. A revolta dos proprietários de carros de passeio é enorme, mas surda pelo seu fraco poder de organização, dada a impossibilidade de sua organização em entidade representativa deste tipo de usuário. A revolta dos caminhoneiros é idêntica e pode ser manifesta pela sua tradicional organização em entidades representativas da categoria e pela essencialidade da atividade de transporte para a sobrevivência de suas famílias. Na verdade, foram pacientes demais, quando o Governo e o Poder Legislativo da União não adotaram medidas preventivas e cautelares para evitar o exagero na imposição de pedágios.

O Congresso, principalmente, não deu seqüência à Proposta de Emenda Constitucional PEC N º 81/95, que cria o Fundo Nacional de Transportes, nem propôs, ainda, a sua criação na Comissão de Reforma Tributária da Câmara dos Deputados, sem contar as oportunidades perdidas na própria Assembléia Constituinte, na Revisão Constitucional, na criação do Selo-Pedágio, na aprovação da Taxa de Conservação Rodoviária, julgada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto oportunidades raras e preciosas são perdidas, a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação desmantela-se ou adotam-se soluções caríssimas, como o pedágio, prejudicando o custo social de transporte de todo o País.

Em seu histórico movimento, os caminhoneiros apregoaram a necessidade imperiosa de diminuir o valor e o ritmo de cobrança dos pedágios, clamando na prática por uma regulamentação adequada da questão por parte do Congresso. Mas foram muito mais além: afirmaram, enfaticamente, que muito mais importante que resolver a questão dos pedágios, é reinstituir o fundo nacional de transportes, que existia no Brasil desde 1945 e foi sendo gradativamente eliminado desde 1975 e totalmente extirpado com a vigência da Constituição de 1988. Na verdade, concordamos plenamente com a posição dos caminhoneiros, da seguinte forma:

- a revisão dos sistemas de pedágio é medida extremamente necessária, mas emergencial, e
- a criação do Fundo Nacional de Transportes, lastrado na instituição do imposto sobre combustíveis, em substituição ao ICMS e Imposto sobre Importação de combustíveis, destinado exclusivamente à preservação do patrimônio viário nacional, é medida estrutural, de caráter essencial e estratégico, que resolverá de forma permanente o problema de manutenção e segurança do sistema viário brasileiro.

O parlamentar que ora apresenta este projeto, já no seu terceiro mandato, vem lutando de forma insistente pela criação do Fundo Nacional de Transporte, inclusive quando teve a honra de ser Presidente da Comissão de Viação e Transportes desta Casa, em 1991. Apresentamos diversas Propostas ou emendas à Proposta de Emenda Constitucional, destacando-se a apresentada à Comissão da PEC-81, em conjunta com a deputada Telma de Souza, acatada pelo relator e aprovada, na forma de substitutivo pela Comissão de Transportes, em conjunto com emendas de outros parlamentares, principalmente do deputado Eliseu Resende; infelizmente, o substitutivo referido não foi colocado em votação em plenário. No momento, estamos com duas emendas sobre o assunto, mais completas e mais bem elaboradas, à Proposta de Emenda Constitucional PEC-175, Reforma Tributária, aguardando discussão e aprovação pela Comissão Especial criada para este fim.

Acreditamos assim estar atentos, há cerca de dez anos, à questão fundamental da manutenção e do alto custo das vias brasileiras, esforçando-se por atender de forma satisfatória aos interesses da sociedade, e agora, em especial, ao seu forte brado de alerta, através do movimento dos caminhoneiros. Para ir mais além do que a essencial medida para criação do Fundo Nacional de Transportes, mas extremamente demorada por se tratar de uma mudança constitucional e por fortes barreiras políticas, apresentamos a presente propositura legal, que *"dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação"*, que contem, em resumo, as seguintes disposições principais:

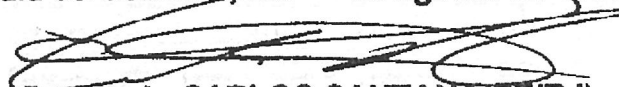
- procura definir de forma mais precisa o conceito de pedágio rodoviário;
- estabelece as principais diretrizes para a instituição correta e adequada de pedágio, garantindo o consagrado direito mundial de ir e vir, respeitado no mundo todo, exceto no Brasil, que chega ao ponto de cobrar pedágio para cidadão que mora perto dos seus locais de cobrança, obrigando-os a pagar por tráfego urbano diário, inclusive para ir de sua casa ao trabalho e vice-versa; nos demais países são assegurados caminhos alternativos, sem pedágios, fato esse desconhecido neste País.
- determina que só as rodovias especiais, expressas, funcionando com plena eficiência e elevado padrão de segurança, além tecnologia moderna para comunicação e controle do tráfego, poderão contar com a instituição do pedágio;

- permite a criação dos Conselhos de Gestão, com a participação da comunidade, para garantir a efetiva regulação e correta instituição dos pedágios;
- estabelece critérios sociais e necessários ao desenvolvimento do País para o estabelecimento dos preços ou tarifas de pedágios.

Do ponto de vista político social, a apresentação deste Projeto de Lei esta fundeada nas vigorosas e legítimas reivindicações da população brasileira. Do ponto de vista legal, tem amplo amparo constitucional, em especial o inciso XXI, artigo 21 da Constituição da República Federativa do Brasil, o inciso XI, artigo 22, da Carta Magna, e fundamentalmente o inciso XV, artigo 5º da Constituição Federal.

Contamos com a forte sensibilização dos parlamentares desta Casa e com o seu consciente apoio.

Plenário da Câmara dos Deputados,
Sala da Sessões, em 5 de agosto de 1999;



Deputado CARLOS SANTANA(PT/RJ)

“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI”

CONSTITUIÇÃO

DA

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

.....

TÍTULO II

Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I

Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

.....

XV - é 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;

TÍTULO III
Da Organização do Estado

CAPÍTULO II
Da União

Art. 21. Compete à União:

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte;

LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996.

AUTORIZA A UNIÃO A DELEGAR AOS
MUNICÍPIOS, ESTADOS DA FEDERAÇÃO E AO
DISTRITO FEDERAL A ADMINISTRAÇÃO E
EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS E PORTOS
FEDERAIS.

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.

Art. 2º Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas.

** Artigo regulamentado pelo Decreto nº 2.184, de 24/03/1997..*

Art. 3º A delegação será formalizada mediante convênio.

§ 1º No instrumento de convênio constará cláusula prevendo a possibilidade de aplicação da legislação do Município, do Estado ou do Distrito Federal na cobrança de pedágio ou de tarifa portuária, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal.

§ 2º A receita auferida na forma do parágrafo anterior será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

Art. 4º Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

.....

.....

PROJETO DE LEI Nº 1.977, DE 1999
(DO SR. VIVALDO BARBOSA)

Dispõe sobre concessão, pelo Poder Público, para exploração de rodovias federais, com cobrança de pedágio.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.421, DE 1999)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O poder público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto de concessão, seja estrada, ponte ou viaduto.

Art. 2º. Ficam revogadas as concessões feitas até a data da publicação da presente lei, para conservação de estradas, pontes ou viadutos que não tenham sido construídas com recursos próprios do respectivo concessionário.

Art. 3º. Os pedágios cobrados quer diretamente pelo poder público ou por concessionário, na forma do Artigo 1º, levarão em conta os padrões internacionais.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O tributo do pedágio é justo, pois incide diretamente sobre o usuário e no momento da utilização da estrada, ponte ou viaduto.

O grande erro que está ocorrendo no Brasil é que o Governo Federal e alguns Governos Estaduais construíram estradas, pontes e viadutos com recursos do Tesouro e entregaram a cobrança dos respectivos pedágios para empreiteiras concessionárias montarem caixas registradoras e arrecadarem.

Levantamentos efetuados recentemente dão conta que existem hoje no país 130 postos para cobrança de pedágio, localizados em trechos de maior movimentação de nossas rodovias. Próximo a 1,5 milhão de veículos trafegam por esses pontos de cobrança a cada 24 horas, possibilitando arrecadações pelas caixas registradoras em valores que podem até superar os 6 milhões ao dia, R\$ 200 milhões ao mês e um número próximo a R\$ 2,4 bilhões ao ano.

Aqui não se está obedecendo o ciclo da nacionalidade capitalista de investir primeiro para depois receber. Nada se investe na construção e já se começa a arrecadar com pedágio.

O Jornal "A FOLHA DE SÃO PAULO, nas edições de 03 e 07/08/99, além de fazer uma comparação, relativamente ao que se cobra em outros países, onde a cobrança do pedágio só é permitida para os que investem com seus próprios recursos, informa, também, em manchete principal de

primeira página, que o BNDES emprestou R\$ 500 milhões a 6 (seis) empresas que assumiram concessões, a juros de longo prazo de 14% ao ano. Esta quantia, representando quase 40% do investimento que elas se comprometeram a fazer durante o prazo de concessão, previsto entre 20 a 25 anos, e, ainda, representando quase 4 (quatro) vezes o montante do programa de recuperação de estradas do Ministério dos Transportes para este ano de 1999, por incrível que possa parecer.

Importante, o registro e destaque de que a principal justificativa, tanto do governo federal como dos governos estaduais para privatizar rodovias foi a falta de recursos públicos para manter as estradas em boas condições.

A revista "Veja", julho de 99, em matéria específica, com o título "A Farra dos Pedágios, preços abusivos. Denúncias. E mais concessões", informa, entre outros tópicos, que o Governo Federal e estaduais estão passando estradas para empresas privadas desde 1994, mas não se preocupam em criar um estrutura que proteja os usuários. Tanto assim, que nesse período as tarifas de pedágio subiram 105% acima da inflação, transformando este recolhimento obrigatório em um dos principais custos do transporte rodoviário de cargas.

A revista denuncia, ainda, que por um erro do DNER, as concessionárias de estradas federais estão cobrando no pedágio 5% (cinco por cento) do imposto sobre serviços, mas que não vem sendo repassado aos governos por falta de regulamentação. E adverte que só neste ano o Governo Federal pretende privatizar em torno de 5.000 (cinco mil) quilômetros de estradas, mas sem qualquer preocupação em criar uma estrutura que regule o novo setor privado da economia. Vale dizer, que proteja o usuário.

TARIFAS DE PEDÁGIO EM RODOVIAS

Automóveis de passeio, em R\$ por Km

Rodovias federais Ponte Rio-Niterói 0,110	EUA 0,030
Rodovia Presidente Dutra 0,035	França 0,090
Juiz de Fora-Rio de Janeiro 0,050	
Osório-Porto Alegre 0,030	Chile 0,034
Rodovias estaduais Em São Paulo 0,044, em média	China 0,056

A tarifa de caminhões varia conforme o número de eixos.
Para saber o valor tem de multiplicar de 2 a 6 o valor da
tarifa de automóveis de passeio.

Fonte: Ministério dos Transportes, DNER

Sala das Sessões em, 03/11/99
Vivaldo Barbosa
Deputado VIVALDO BARBOSA

PROJETO DE LEI Nº 2.695, DE 2000 (DO SR. POMPEO DE MATTOS)

Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.421, DE 1999)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - A concessão de serviços com direito a cobrança de pedágio, para operação e exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação de rodovias integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual, dar-se-á, somente nos casos em que possa ser oferecida ao usuário a alternativa de chegar ao mesmo destino através de outra via pavimentada e bem conservada, em trajeto que não exceda 25% daquele que percorreria na rodovia concedida.

Parágrafo Único - A condição prevista no caput se aplica também nos casos de criação de postos de pedágio administrados diretamente pelos órgãos federais e estaduais.

Art. 2º - As tarifas de pedágio serão arrecadadas depois de concluída, pela empresa concessionária, a execução das obras de manutenção, conservação e dos investimentos previstos no artigo 1º, incluindo-se infra-estrutura de ambulância e pronto socorro, de serviços mecânicos e de comunicação.

Art. 3º - As tarifas, no caso de concessão de serviços, serão fixadas com base em critérios de equidade entre a prestação do serviço e o equilíbrio econômico financeiro do contrato e, em qualquer caso, obedecerão ao princípio da modicidade e proporcionais a distancia percorrida pelo usuário.

Art. 4º - Fica estabelecido um limite de 10 (dez) tarifas por mês para o veículo que transitar mais de 10 (dez) vezes pelo mesmo posto de pedágio e de 15 (quinze) tarifas para o que transitar mais de 15 (quinze) vezes por postos do sistemas estadual federal de pedágio.

Parágrafo 1º - Os veículos emplacados em município onde existam um ou mais postos de pedágio ficam isentos do pagamento da tarifa nestes postos.

Parágrafo 2º - Os veículos cujos proprietários comprovarem que tenham residência ou exerçam profissão regularmente em local cujo acesso principal seja através de rodovia sujeita a pedágio ficam isentos da tarifa neste trajeto.

Parágrafo 3º - Será aplicada uma tabela progressiva de desconto, na razão de 10% a cada vez, na tarifa do usuário que transitar pelo mesmo posto de pedágio mais de uma vez ao dia.

Parágrafo 4º - Ficam isentos da taxa, os veículos de carga que transitarem pelos postos de pedágio no período entre zero hora e seis horas.

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

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

Os postos de pedágio estão invadindo o país e agredindo direitos elementares dos cidadãos. As rodovias, como os logradouros, ruas, praças, rios e mares, são bens públicos. Como tal, são de uso comum do povo. Proibir alguém de nelas transitar, porque não pode ou não quer pagar, é ferir o direito de livre locomoção (Constituição Federal, Art. 5º, XV), a não ser que se obedeçam a determinados critérios. Esta vedação só será admissível se a rodovia pedagiada se apresentar como uma opção que possa ser recusada quando o usuário tem a alternativa de utilizar outra, pavimentada, que o leve ao mesmo destino. Não havendo esta opção, a passagem pelo pedágio e o seu pagamento são compulsórios, obrigatórios, e o valor cobrado transforma-se num tributo. Neste caso, os serviços de investimentos e conservação da rodovia são serviços públicos essenciais e não podem ser concedidos a particulares por força da Constituição Federal.

Além da opção que se deve oferecer ao usuário, o pedágio só se legitima quando cobrado numa rodovia que ofereça vantagens claras, como pistas duplicadas, possibilidade de desenvolvimento de alta velocidade, encurtamento de distancias, sinalização prefeita, instalações e equipamentos de segurança, telefone, socorro mecânico, ambulância e pronto atendimento. O usuário deve ter clareza de que, ao pagar, esta optando por uma rodovia mais vantajosa, em oposição a outra de uso comum. Instalar simplesmente postos de pedágio ao longo das estradas já existentes, e começar a cobrar por isso, e regredir aos "tributos de transito" e de servidão, comuns nos tempos medievais.

E preciso ainda lembrar que os proprietários de veículos automotores já pagam o IPVA e que parte substancial deste destina-se para investimentos e conservação da malha rodoviária. Pagar de novo a uma empresa particular e, além de uma dupla incidência ("bis in idem"), uma ilegitimidade, uma apropriação compulsória no mínimo duvidosa. Aduza-se, por fim, que deve prevalecer o interesse do usuário, e não o da empresa exploradora da estrada. Se as tarifas não forem módicas, estará desatendido o interesse público. Não se nega a empresa concessionária ou permissionária o direito da viabilidade econômica do empreendimento. Mas deve haver a necessária correspondência e proporcionalidade entre o que cobra e o que oferece. Não é justo que se cobre a mesma tarifa para quem percorre toda a extensão da rodovia pedagiada e para quem utiliza apenas uma fração dela. A isenção de tarifa para os veículos de carga entre zero e seis horas, além de aliviar os custos dos transportadores contribui para o congestionamento das rodovias nas horas de maior fluxo de veículos. Como nos demais casos, o negócio é bom quando vantajoso para todas as partes envolvidas.

Sala das Sessões, 28 de março de 2000.


POMPEO DE MATTOS
 DEPUTADO FEDERAL
 Vice-Líder da Bancada
 P D T

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI

CONSTITUIÇÃO

DA

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

TÍTULO II

Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I

Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - é 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;

PROJETO DE LEI N.º 1.195, DE 2003

(Do Sr. Vieira Reis)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2695/2000.

APRECIACÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedida isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes do horário de sua passagem pela praça de cobrança.

§ 1º O comprovante de pagamento de pedágio a que se refere o *caput* deve ter sido emitido pela mesma praça de cobrança em que se há de conceder a isenção.

§ 2º Na hipótese de cobrança eletrônica, o sistema empregado deve ser capaz de permitir a passagem gratuita do veículo do qual já tenha sido cobrada tarifa de pedágio nas vinte e quatro horas anteriores, observado o disposto no parágrafo anterior.

§ 3º A isenção é aplicável, somente, até o limite de seis travessias pela praça de pedágio, excetuada àquela em que houve o pagamento.

§ 4º A isenção não é aplicável nos domingos e feriados oficiais.

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

JUSTIFICAÇÃO

A finalidade deste projeto de lei é diminuir o encargo com pagamento de pedágio a que estão submetidos os motoristas profissionais e os cidadãos que, para alcançar seu local de trabalho ou estudo, são obrigados a transitar por rodovia explorada comercialmente.

Essa situação tornou-se extremamente freqüente em algumas regiões do país em face da magnitude alcançada pelos programas de concessão rodoviária, da dilatação do tecido urbano e da interdependência cada vez maior entre as cidades, estes dois últimos fatos responsáveis pelo crescente distanciamento entre local de residência e de atividade profissional ou acadêmica.

Apesar de não ignorarmos os efeitos positivos da aplicação do modelo de concessão na preservação e melhoria de parte da malha viária brasileira, haveremos de admitir que sua fórmula deve comportar exceções capazes de oferecer tratamento diferenciado a usuários que, por razões alheias a sua vontade, acabam por utilizar também de maneira diferenciada a rodovia.

Com efeito, não é possível submeter aquele que usa a infraestrutura viária com constância, com regularidade, com a finalidade de cumprir seu exercício profissional ou acadêmico, ao pagamento repetido da tarifa, na mesma praça de pedágio, e no mesmo dia. Trata-se de situação insustentável, em razão dos valores excessivos adotados em todo país.

Para contornar esse problema, julgamos necessário fixar um período de gratuidade correspondente às vinte e quatro horas seguintes ao pagamento da tarifa de pedágio, de sorte a desonerar os condutores cujas atividades e compromissos obrigam a utilização assídua da infra-estrutura rodoviária posta sob concessão.

Tomamos o cuidado, todavia, de proibir a aplicação da isenção nos domingos e feriados oficiais, dias em que, presumivelmente, deixam de existir as motivações do deslocamento.

Essas as razões que nos levam a submeter à apreciação da Casa a presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 04 de junho de 2003.

Deputado VIEIRA REIS

PROJETO DE LEI N.º 1.245, DE 2003

(Do Sr. Paulo Magalhães)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-1195/2003.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É concedida isenção de pagamento de pedágio ao condutor de automóvel ou veículo de duas rodas que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes do horário de sua passagem pela praça de cobrança.

Parágrafo único. O comprovante de pagamento de pedágio a que se refere o *caput* deve ter sido emitido pela mesma praça de cobrança em que se há de conceder a isenção.

Art. 2º. A isenção de que trata esta lei não é aplicável nos domingos e feriados oficiais.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O intuito deste projeto de lei é diminuir o encargo com pagamento de pedágio a que estão submetidos os cidadãos que, para alcançar seu local de trabalho ou estudo, são obrigados a transitar por rodovia explorada comercialmente.

Tal situação tornou-se extremamente freqüente em algumas regiões do país em face da magnitude alcançada pelos programas de concessão rodoviária, do espraiamento do tecido urbano e da interdependência cada vez maior entre as cidades, estes dois últimos fatos responsáveis pelo crescente distanciamento ente local de residência e de atividade profissional ou acadêmica.

Embora não ignoremos os efeitos positivos da aplicação do modelo de concessão na preservação e melhoria de parte da malha viária brasileira, haveremos de admitir que sua fórmula deve comportar exceções capazes de oferecer tratamento diferenciado a usuários que, por razões alheias a sua vontade, acabam por utilizar também de maneira diferenciada a rodovia.

Temos por certo que a isenção proposta vincular-se-á, essencialmente, aos que usarem a infra-estrutura viária com constância, com regularidade, com a finalidade de cumprir seu exercício profissional ou acadêmico.

Para tanto, tomamos a precaução de limitar a doze horas a validade do comprovante exigido para concessão do benefício, de sorte a bem caracterizar o perfil do beneficiário – aquele que se desloca, todo dia, de casa para o trabalho e vice-versa.

Outrossim, proibimos a aplicação da isenção nos domingos e feriados oficiais, dias em que, presumivelmente, deixam de existir as motivações do deslocamento.

Por derradeiro, mas muito importante, restringimos a aplicação da isenção aos automóveis e veículos de duas rodas, impedindo que veículos com características notadamente comerciais usufruam do benefício criado para mitigar o problema vivido por particulares que precisam transitar repetidamente por rodovia explorada mediante cobrança de pedágio.

Essas as razões que nos motivam a submeter à apreciação da Casa a presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2002.

Deputado PAULO MAGALHÃES

EMENDA Nº

01

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Suprima-se da redação dada ao art. 1º a seguinte expressão:

"Art. 1º, com padrão de qualidade superior às demais"

JUSTIFICATIVA

A proposta de supressão da expressão deve-se à inoportunidade de sua inclusão, visto que as rodovias nacionais encontram-se em péssimas condições de trafegabilidade e segurança. Daí que para a exigência de apresentação de padrão de qualidade superior à existente é uma questão de detalhe e, temos certeza, não é a intenção do Autor.

Quer o proponente, por certo, uma significativa melhoria para as rodovias nacionais que, além da qualidade das vias, apresentem eficiência operacional, sinalização adequada, conservação permanente, & stência médica e mecânica que, num todo, signifique proteção às pessoas e ao patrimônio.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA N°

02

/ 99

PROJETO DE LEI N°

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Suprima-se da redação dada ao inciso V do art. 3º a seguinte expressão:

"Art. 3.º

I -

V -, com padrão de qualidade superior às rodovias sem pedágio"

JUSTIFICATIVA

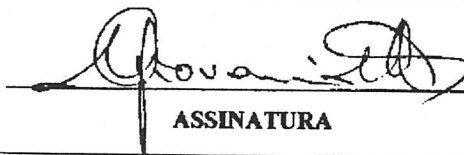
A proposta de supressão da expressão deve-se à inoportunidade de sua inclusão, visto que as rodovias nacionais encontram-se em péssimas condições de trafegabilidade e segurança. Daí que para a exigência de apresentação de padrão de qualidade superior à existente é uma questão de detalhe e, temos certeza, não é a intenção do Autor.

Quer o proponente, por certo, uma significativa melhoria para as rodovias nacionais que, além da qualidade das vias, apresentem eficiência operacional, sinalização adequada, conservação permanente, assistência médica e mecânica que, num todo, signifique proteção às pessoas e ao patrimônio.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA



ASSINATURA

EMENDA Nº

03

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao inciso VII do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º

I -

VII - possua sistema próprio de pronto atendimento à acidentes, com ambulâncias apropriadas, devidamente equipadas, com equipe de médicos e enfermeiros, equipe de mecânicos, com equipamentos adequados, inclusive equipe de técnicos preparados para o atendimento a problemas com o transporte de cargas perigosas; e,"

JUSTIFICATIVA

As alterações promovidas visam adequar a redação.

A substituição da expressão "**paramédicos**" por "**enfermeiros**" deve-se ao fato de que no Brasil, paramédico é aquele presta serviço médico complementar, isto é, que tem relação secundária com a medicina.

No Brasil não há, a exemplo de outros países, formação e especialização em "**paramedicina**", daí porque seria mais objetivo e mais produtor e eficaz que as equipes de salvamento fossem constituídas por médicos e enfermeiros, ambos com reconhecida instrução superior e especialização e, por isso mesmo, mais preparados para o atendimento à feridos em acidentes de trânsito. temática que envolve a área de saúde e dos seus profissionais. Ressaltamos o fato de que o ensino médico envolve uma gama de atividades técnicas e interdisciplinares próprias da profissão e, por essa razão, para fazer frente à crise educacional carece de críticas e sugestões dos profissionais diretamente vinculados à área de saúde.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

04

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PARTIDO

PDT

UF

PA

PÁGINA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao inciso VIII do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º

I -

VIII - seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação ao longo da via, disponível para o usuário, no mínim a cada dois quilômetros, além de um sistema de monitoramento do tráfego da rodovia."

JUSTIFICATIVA

Sem descaracterizar a intenção do autor e visando dar melhor redação e compreensão ao dispositivo, sugerimos a modificação da redação nos termos acima.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

05

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Suprima-se da redação dada ao art. 4º a seguinte redação *in fine*:

"Art. 4º, sem a obrigatoriedade de seguir as diretrizes estabelecidas no artigo anterior desta Lei."

JUSTIFICATIVA

Desnecessário se faz a manutenção da expressão *ut supra* visto que no caso da implantação de pedágio em via urbana, se admitida pelo município, terá normatização diferenciada desta proposta que atende às rodovias federais e estaduais.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

06

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao § 1º do art. 6º a seguinte redação:

"Art. 6º

§ 1º O veículo de carga, com tara adequada, transportando produtos agrícolas de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, como insumos para a agricultura;"

JUSTIFICATIVA

Se o próprio *caput* dispõe que a tarifa do pedágio rodoviário será proposta pelo Poder Executivo competente e aprovada pelo Poder Legislativo, desnecessário se faz determinar tarifa diferenciada ou mesmo isenção do pedágio, o que caracterizaria interferência indesejável e plenamente dispensável.

Que os Poderes locais estabeleçam a diferenciação ou isenção se assim o entenderem benéfico para a região.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

07

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

PARTIDO

UF

PÁGINA

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PDT

PA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Suprima-se o § 2º do art. 6º, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

Se o próprio *caput* dispõe que a tarifa do pedágio rodoviário será proposta pelo Poder Executivo competente e aprovada pelo Poder Legislativo, desnecessário se faz determinar tarifa diferenciada ou mesmo isenção do pedágio, o que caracterizaria interferência indesejável e plenamente dispensável.

Que os Poderes locais estabeleçam a diferenciação ou isenção se assim o entenderem benéfico para a região.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

08

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PARTIDO

PDT

UF

PA

PÁGINA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao art. 8º a seguinte redação:

"Art. 8º Os atuais sistemas com pedágios já estabelecidos terão o prazo de 365 dias para ajustarem-se às diretrizes estabelecidas nos dispositivos do art. 3º desta Lei, ressalvado o disposto nos seus incisos I, III e IV, cujo prazo será de 730 dias, ajustando-se devidamente os contratos de concessões existentes.

Parágrafo Único. Extinguir-se-ão automaticamente a cobrança de pedágios nos casos em que as determinações deste artigo não forem devidamente cumpridas."

JUSTIFICATIVA

Entendemos que o prazo originalmente proposto para que os atuais sistemas sejam ajustados a esta Lei por demais elástico. Um ano para o atendimento das diretrizes previstas no art. 3º, bem como dois anos para o atendimento dos incisos I, III e IV, do mesmo artigo são suficientemente largos para o seu cumprimento. Daí porque sugerimos a redação acima.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

09

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PARTIDO

PDT

UF

PA

PÁGINA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Suprima-se o art. 9º, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A supressão proposta visa escoimar do projeto de lei a eiva de inconstitucionalidade ao determinar o prazo de até cento e vinte dias para sua regulamentação pelo Poder Executivo.

Ao estipular a obrigação de regulamentar o disposto no projeto no prazo de até 120 dias, investiu o autor contra as regras insculpidas no art. 84, inciso IV, e art. 2º, ambos da Constituição Federal de 1988.

Na primeira, ao determinar competência privativa do Presidente da República para expedir decretos e regulamentos para a fiel execução das leis e, na segunda, ao interferir na independência dos três Poderes da República.

Dai porque para salvaguardar a propositura, que se nos parece justa, sugerimos seja a redação suprimida.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

10

/ 99

PROJETO DE LEI Nº

PL 1.421/99

CLASSIFICAÇÃO

() SUPRESSIVA () SUBSTITUTIVA () ADITIVA DE
() AGLUTINATIVA () MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

AUTOR

DEPUTADO GIOVANNI QUEIROZ

PARTIDO

PDT

UF

PA

PÁGINA

01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao art. 10 a seguinte redação:

"Art. 10 Esta Lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação."

.JUSTIFICATIVA

Em razão da supressão proposta ao art. 9º por vício de inconstitucionalidade ao determinar o prazo de até cento e vinte dias para sua regulamentação pelo Poder Executivo e, com o bojetico de salvaguardar o prazo estipulado pelo autor, sugerimos a redação acima.

PARLAMENTAR

08/10/99

DATA

ASSINATURA

PROJETO DE LEI Nº 1.847, DE 1999
(DO SR. DINO FERNANDES)

Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel - táxis, em rodovias federais.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, "que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências", com a finalidade de conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel - táxis.

Art. 2º O § 2º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos de aluguel - táxis."

Art. 3º O Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 1-A Ao concessionário da rodovia assegurar-se-á o ressarcimento da receita não auferida em razão da isenção concedida aos veículos de aluguel - táxis."

§ 1º O ressarcimento será calculado com base no volume de tráfego dos veículos de aluguel e no valor da tarifa correspondente.

§ 2º Lei orçamentária preverá os recursos específicos para o ressarcimento de que trata este artigo."

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, gerando efeitos a partir do primeiro dia útil do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

O programa de concessão de rodovias federais surgiu como alternativa inescapável do poder público para fazer face aos investimentos necessários à conservação, recuperação e melhoria da rede de estradas.

O fato do programa ter sido posto em prática mais como consequência da anemia financeira do Governo Federal do que como instrumento de política de exploração rodoviária deu contornos inadequados à cobrança de pedágio.

Em vez de se buscar elevar as rodovias escolhidas à condição de vias expressas segregadas e, ao mesmo tempo, viabilizar a construção ou melhoria de vias marginais para os que não pudessem ou quisessem pagar o pedágio, decidiu-se implantar praças de pedágio em estradas que, em inúmeros trechos, comportam-se como verdadeiras vias locais, recebendo intenso tráfego de natureza urbana.

Surge daí a dificuldade, o transtorno causado à operação dos taxistas, que se vêm obrigados a cumprir trajetos em estradas pedagiadas e não têm como obter, legalmente, ressarcimento pelo pagamento da tarifa.

De fato, o usuário do táxi não tem culpa se não existe opção melhor do que a rodovia concessionada para alcançar seu destino. Não deveria, portanto, assumir o ônus do pagamento do pedágio. Mas se ele não assume, cabe ao taxista efetuar o pagamento, ônus que não tem como ser repassado, já que o valor das bandeiradas é fixado pelo poder municipal.

Essa situação pode estar levando a que, na prática, taxistas se desinteressem pela execução de determinados trajetos ou, talvez pior, constriam os usuários a realizar o pagamento do pedágio.

Não se podendo alterar o quadro das concessões realizadas senão a longo prazo, parece-nos indispensável que a União procure corrigir injustiças que tenham se materializado com a cobrança de pedágio em rodovias de características distintas das estradas bloqueadas ou expressas.

Por considerarmos conveniente e oportuna a proposta, submetêmo-la à apreciação da Casa.

Sala das Sessões, em 13 de outubro de 1999.



Deputado Dino Fernandes

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI

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

DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM
RODOVIAS FEDERAIS E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art.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 submetidas 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI

N.º 6.877, DE 2002

(Do Sr. Dr. Evilásio)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

(APENSE-SE AO PL-1847/1999.)

PROJETO DE LEI Nº 6877, DE 2002

(Do Sr. Dr. EVILÁSIO)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os *táxis* do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos:

I - oficiais;

II - do Corpo Diplomático;

III – os táxis (NR)”

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

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Nossa proposta, é que seja concedida isenção de pagamento da taxa de pedágio, para os táxis que estiverem transitando em todo o território Nacional.

É importante lembrar que, a isenção aqui solicitada, se converterá em economia para os motoristas de táxi e a sua conseqüente melhoria da qualidade de vida, pois como sabemos, na maioria dos casos, os mesmos são profissionais autônomos que se utilizam desse tipo de veículo para sua subsistência, bem como de suas famílias, que geralmente, são sacrificadas devido ao grande número de horas que esses profissionais têm que permanecer fora de casa durante o exercício de sua profissão para tentar garantir muitas vezes o pão de cada dia e/ou até mesmo o pagamento das 'diárias' que muitos deles, têm que pagar como aluguel para os proprietários dos referidos veículos.

É importante ressaltar também que, o benefício proposto servirá de incentivo para a utilização desse tipo de transporte, no deslocamento entre cidades e até mesmo regiões.

Em face dessas considerações, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2002.



Deputado Dr. EVILÁSIO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 art. 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 submetidas 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.

.....

.....

PROJETO DE LEI Nº 1.995, DE 1999
(DO SR. GYCON TERRA PINTO)

Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTE; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei tem por finalidade conceder isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Art. 2º É isento do pagamento de pedágio o veículo que, por mais de dois minutos, no trecho especificado no art. 3º desta lei, permanecer à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica às praças de pedágio equipadas com cabines automáticas de cobrança.

Art. 3º As praças de pedágio deverão ser equipadas com dispositivos eletrônicos de controle que permitam aferir o tempo de permanência de cada veículo em um trecho de duzentos metros imediatamente anterior às cabines de cobrança.

Parágrafo único. Os dispositivos a serem instalados deverão receber a aprovação do INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação.

Art. 4º Proceder-se-á à revisão dos contratos de concessão para exploração de rodovia a fim de adequá-los às determinações desta lei.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor trezentos e sessenta e cinco dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Há muito se verifica o problema do elevado tempo de espera nos postos de pedágio, especialmente nos períodos de grande fluxo de veículos gerado por feriados ou finais de semana.

Embora não haja solução pouco dispendiosa para pôr fim a essa dificuldade, acreditamos que o poder concedente (no caso de pedágios explorados pela iniciativa privada) deve exercer controle permanente sobre o concessionário, exigindo maior fluidez do trânsito nas praças de pedágio, seja pelo aumento do número de cobradores seja pela adoção de um sistema automatizado de cobrança.

Enquanto essas providências não são tomadas, parece-nos necessário estabelecer um parâmetro mínimo de serviço, em lei, a fim de que não se postergue a adoção de soluções definitivas, capazes de encerrar ou ao menos diminuir os engarrafamentos existentes nas praças de pedágio.

Sugerimos, portanto, um prazo de dois minutos como a escala de tempo máxima a que poderá ser submetido um usuário de rodovia na espera pelo pagamento da tarifa. Se o explorador da rodovia não conseguir cumprir esse critério de atendimento, fica obrigado a liberar a passagem, gratuita, do veículo.

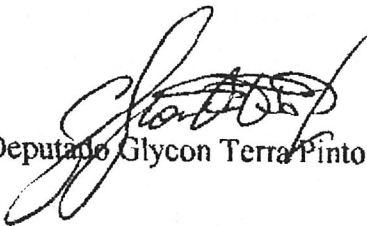
Naturalmente, especificamos um trecho dentro do qual deverá ser controlado o tempo de espera. De outra forma, não se teria como implementar a medida.

Não nos aventuramos, na lei, a definir o modelo de controle de tempo que será adotado. Acreditamos que a tecnologia já oferece respostas bastante satisfatórias a essa questão, devendo cada explorador encontrar o sistema mais adequado às suas especificidades, desde que ouvido o órgão federal de normalização.

Por acreditarmos na conveniência e oportunidade da proposta, submetêmo-la à apreciação da Casa.

Sala das Sessões, em de

de 1999.


Deputado Glycon Terra Pinto

04/11/99

PROJETO DE LEI Nº 3.229, DE 2000
(DO SR. AIRTON ROVEDA)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibida a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em quase todos os países onde é praticada, a cobrança de pedágio pela utilização de infra-estrutura rodoviária tem como pressuposto o oferecimento de condições especiais de trânsito para os usuários, especialmente no que diz respeito à fluidez e à segurança.

Também no Brasil, com a edição do Decreto-lei nº 791 de 1969, a filosofia implantada foi essa: submetia-se à cobrança de pedágio apenas as estradas ou rodovias expressas e as pontes, viadutos túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto.

Depois de um longo período em que a modalidade ficou esquecida, em razão do insucesso das primeiras iniciativas no âmbito da malha rodoviária federal, o pedágio voltou a ser cogitado como alternativa para o financiamento das obras de manutenção e melhoria rodoviária na segunda metade desta década.

Nesta oportunidade, todavia, embora o citado Decreto continuasse em vigor, não se deu atenção à exigência referente à capacidade da infra-estrutura rodoviária posta sob pedagiamento. Diversas rodovias com apenas uma faixa de rolamento em cada sentido de trânsito foram incluídas nos programas de concessão rodoviária da União e dos Estados. O motivo para tal impropriedade, justificam as autoridades do setor, seria a atual incapacidade da Administração Pública de preservar as rodovias em boas condições lançando mão somente de recursos orçamentários.

Em vez de se procurar uma solução mais apropriada para o problema, como a reedição de um fundo para financiamento do setor rodoviário, vem-se adotando a alternativa mais cômoda: deixar que a iniciativa privada cuide até mesmo de rodovias com pistas simples.

Acreditamos que este processo tem que ser interrompido, enquanto se resgata o verdadeiro sentido do Decreto-lei nº 791/69. Propomos, como se faz na maior parte dos países desenvolvidos, que a cobrança de pedágio somente possa se dar em rodovias duplicadas, onde, como já se disse aqui, há justificativas para que o usuário desembolse algo por seu uso.

Por entendermos justa e conveniente a iniciativa, solicitamos o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 14 de junho de 2000.


Deputado Ailton Roveda

DECRETO-LEI Nº 791, DE 27 DE AGÔSTO DE 1969.

DISPÕE SÔBRE 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 Govêrno Federal autorizado a, nos têrmos 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 pagágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático.

§ 3º O Govêrno Federal, por intermêdia dos órgãos competentes, poderá, excepcionalmente, autorizar o trânsito de semoventes em rodovias e obras rodoviárias de que trata êste 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 rodoviários 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 Nº 3.444, DE 2000
(DO SR. EUNÍCIO OLIVEIRA)

Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio, preço público exigido do usuário da infra-estrutura rodoviária federal explorada diretamente pela União.

Art. 2º Fica instituído o selo-pedágio, a ser cobrado do usuário de infra-estrutura rodoviária federal explorada diretamente pela União.

Art. 3º O selo-pedágio constitui modalidade de pedágio na qual usuário paga antecipadamente pela utilização de infra-estrutura rodoviária, sendo este pagamento comprovado pela afixação de adesivo correspondente na área envidraçada do veículo.

Parágrafo único. São isentos do pagamento do selo-pedágio os veículos de aluguel, de transporte coletivo de passageiros e de transporte de carga.

Art. 4º Serão definidos em regulamento o valor do selo-pedágio, o qual deverá ser reajustado anualmente, seu modelo e sua forma de comercialização.

§ 1º O montante calculado para ser arrecadado com o selo-pedágio não poderá ultrapassar o necessário para conservar a infra-estrutura rodoviária federal explorada diretamente pela União, bem como para adequar essa infra-estrutura às necessidades de segurança do trânsito.

§ 2º O produto da arrecadação do selo-pedágio somente poderá ser aplicado no custeio de despesas com a execução dos serviços de que trata o parágrafo anterior, previstos nos orçamentos anuais ou em créditos adicionais.

Art. 5º É de trinta dias a validade do selo-pedágio.

Art. 6º Quando o veículo for encontrado trafegando em infraestrutura rodoviária federal explorada diretamente pela União sem o selo-pedágio ou com o selo-pedágio com data de validade vencida, o usuário sujeitar-se-á ao recolhimento de seu valor atualizado, acrescido de multa correspondente a cem por cento deste valor.

Parágrafo Único. O disposto neste artigo não será aplicável em trecho rodoviário federal que se encontre sob jurisdição de Estado ou de Município, ou em trecho situado no perímetro urbano do Município onde o veículo esteja licenciado.

Art. 7º. Esta lei entra em vigor noventa dia após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Desde a extinção do modelo de financiamento rodoviário baseado na vinculação de recursos, na década passada, vive-se procurando, sem muito sucesso, um mecanismo que garanta ao setor certa independência em relação aos orçamentos anuais, cuja limitação no que respeita a verbas para investimento é flagrante nos últimos tempos.

Enquanto a solução não chega, o cenário é de devastação. Em menos de vinte anos, estradas federais, antes vistas com orgulho pela população, tornaram-se símbolo da falência do poder público, ameaçando o bem-estar dos cidadãos e a produtividade da economia nacional.

Alternativas de alcance limitado como a concessão de rodovias mediante a cobrança de pedágio, adotada ultimamente, apenas reforçam a péssima imagem de que desfruta a maioria dos cinquenta mil quilômetros da malha rodoviária federal.

Nosso objetivo com a presente proposta é tentar recuperar e aperfeiçoar uma experiência que teve lugar há pouco mais de dez anos e que, parece-nos, poderia gerar recursos capazes de preencher boa parte da lacuna deixada pelo encolhimento das verbas orçamentárias destinadas às rodovias: o selo-pedágio.

Embora com prazo reduzido de aplicação – foi extinto em 1990, mais por conveniência política do que técnica -, o selo-pedágio conseguiu resultados satisfatórios e mostrou que é possível implementarem-se iniciativas que viabilizem a melhoria de toda a extensão da rede de estradas federais, não apenas de parte dela.

Estamos tomando a precaução, neste projeto, de restringir a cobrança do selo-pedágio aos veículos não comerciais, o que diminuirá o custo social e econômico da medida, sem, contudo, torná-la inexpressiva do ponto de vista da arrecadação, já que os automóveis de passeio são responsáveis pela maior parte do trânsito nas rodovias.

Esperamos que esta iniciativa seja recebida com atenção pela Casa e possa proporcionar, no mínimo, um proveitoso debate acerca dos rumos do financiamento rodoviário no país.

Sala das Sessões, em de de 2000.


Deputado Eunício Oliveria

PROJETO DE LEI Nº 4.144, DE 2001
(DO SR. LUIZ BITTENCOURT)

Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, "que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências", com a finalidade de conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores de duas rodas.

Art. 2º O § 2º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos automotores de duas rodas."
(NR)

Art. 3º O Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 1-A Ao concessionário da rodovia assegurar-se-á o ressarcimento da receita não auferida em razão da isenção concedida aos veículos automotores de duas rodas."

§ 1º O ressarcimento será calculado com base no volume de tráfego dos veículos automotores de duas rodas e no valor da tarifa correspondente.

§ 2º Lei orçamentária preverá os recursos específicos para o ressarcimento de que trata este artigo." (AC)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, gerando efeitos a partir do primeiro dia útil do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de rodovias federais ganhou espaço na agenda das políticas pública como solução parcial da Administração para o problema da carência de recursos de investimento para a conservação, recuperação e melhoria da rede de estradas.

O fato do programa de concessões ter sido motivado mais pela debilidade orçamentária da Pasta de Transportes do que por uma decisão de natureza eminentemente técnica, levou a que a cobrança de pedágio assumisse contornos inadequados.

Uma das impropriedades que caracterizam o programa federal de concessões rodoviárias é a imposição da cobrança de pedágio dos veículos automotores de duas rodas.

Motocicletas, motonetas e ciclomotores apresentam potencial praticamente desprezível de danificação do pavimento e, pode-se dizer, não chegam a contribuir, de fato, para a formação do volume de tráfego, fator que condiciona a ampliação de capacidade da rodovia.

Em outras palavras, o trânsito dos veículos de duas rodas pelas estradas sob exploração privada não gera praticamente nenhum ônus para a empresa concessionária.

Apesar disso, com exceção do programa levado a cabo pelo Estado do Rio Grande do Sul, todas as concessões rodoviárias, inclusive as federais, prevêm a cobrança de, pelo menos, metade do valor da tarifa básica para as motos. É muito dinheiro cobrado de veículos que quase nenhum custo impõem aos concessionários.

A par disso, não seria má idéia encorajar o emprego das motocicletas, uma vez que representam uma alternativa muito mais econômica e ambientalmente mais apropriada para o transporte individual.

Por considerarmos conveniente e oportuna a proposta, gostaríamos de submetê-la à apreciação da Casa.

21
Sala das Sessões, em ~~25~~ de 02 de 2001.


Deputado Luiz Bittencourt

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS
FEDERAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 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 submetidas 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.

.....
.....
PROJETO DE LEI Nº 4.421, DE 2001
(DO SR. DR. HELENO)

Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, "que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências", com a finalidade de conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º O § 2º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de transporte coletivo de passageiros."

Art. 3º O Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 1º-A Ao concessionário da rodovia assegurar-se-á o ressarcimento da receita não auferida em razão da isenção concedida aos para os veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de transporte coletivo de passageiros."

§ 1º O ressarcimento será calculado com base no volume de tráfego dos veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de transporte coletivo de passageiros e no valor da tarifa correspondente.

§ 2º Lei orçamentária preverá os recursos específicos para o ressarcimento de que trata este artigo."

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, gerando efeitos a partir do primeiro dia útil do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

O ressurgimento da cobrança de pedágio em algumas rodovias federais trouxe à discussão as vantagens e desvantagens desse tipo de financiamento rodoviário.

Uma das mais sérias críticas que se vem fazendo a tal modelo é o fato da cobrança de pedágio contribuir significativamente para o aumento dos custos dos transportadores de cargas e de passageiros. No caso dos caminhoneiros, em função da surpreendente paralisação da categoria, o governo federal viu-se obrigado a criar o Vale-Pedágio, forma de transferir para o embarcador da carga a responsabilidade pelo pagamento da tarifa. Em relação às empresas que transportam passageiros, todavia, quase nada foi feito, exceção da possibilidade da cobrança de pequeno adicional dos usuários, que acaba gerando montante bastante inferior ao necessário para cobrir as despesas com o pedágio.

A medida para fazer face a esse descompasso tem sido a adoção das quantias despendidas com pedágio como item de custo na composição das tarifas, elevando-as, obviamente.

Apesar de, mais cedo ou mais tarde, ver-se livre do problema mais direto, já que acaba repassando o valor do pedágio para o preço da passagem, o empresariado tem que lidar com o efeito colateral provocado por essa solução: a diminuição da demanda.

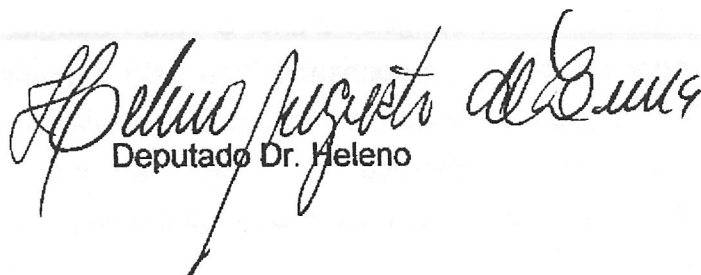
Com efeito, num país em que o transporte coletivo por ônibus é utilizado basicamente por pessoas com baixo padrão de rendimento, qualquer majoração da tarifa pode provocar a fuga dos usuários, seja pela simples desistência da viagem, quando possível, seja pelo uso de meio de transporte alternativo, precário, normalmente.

A expulsão de passageiros do sistema de transporte coletivo, intermunicipal ou interestadual, é fenômeno desastroso. Representa perda de receita para as empresas e, mais importante, perda de uma parcela de cidadania para usuário, que vê tolhida sua mobilidade no território pátrio.

Para reverter esse quadro, estamos propondo a isenção de pagamento de pedágio para os veículos das empresas que atuam no transporte rodoviário de passageiros. Tal providência, por sinal, já foi adotada em alguns países em razão da indubitável função social dessa atividade. De mais a mais, é preciso levar em conta que a proposta estimula o emprego do transporte coletivo, em detrimento do transporte individual, colaborando para a redução da poluição ambiental, do gasto de combustíveis e do fluxo de veículos nas rodovias.

Em razão do exposto, gostaríamos de contar como apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 03 de 04 de 2001.


Deputado Dr. Helene

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS
FEDERAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 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 submetidas 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.

.....

.....

PROJETO DE LEI Nº 4.485, DE 2001
(DO SR. JOSÉ CARLOS COUTINHO)

Modifica o § 2º do 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", de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O § 2º do art. 1º do decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º.....
.....

§ 2º Ficam isentos do pagamento da tarifa de pedágio em rodovias federais os veículos oficiais, os veículos do Corpo Diplomático, as motocicletas, as motonetas e ciclomotores.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Veículos automotores de duas rodas constituem uma alternativa econômica, acessível às pessoas financeiramente impossibilitadas de adquirir um veículo de passeio, mesmo aqueles modelos mais populares. Fora o custo de aquisição, a grande vantagem dos veículos da categoria reside no baixo custo operacional. No item combustível, por exemplo, o rendimento de um veículos de duas rodas, dependendo do modelo, pode chegar a dez vezes o de um veículo leve convencional.

Em razão disso, motocicletas, motonetas e ciclomotores são cada vez mais utilizados como meio de transporte regular, em viagens obrigatórias realizadas principalmente por motivo de trabalho, dentro ou fora das cidades. Particularmente as motocicletas, graças aos seus atributos de desempenho e segurança, podem ser vistas com frequência nas rodovias brasileiras.

Pelo seu porte e peso, sabe-se que o desgaste causado ao pavimento pelo tráfego de veículos desse tipo é ínfimo. Não obstante, desde a implantação do programa de concessão de rodovias federais, baseado na cobrança de pedágio, motocicletas e similares são obrigadas a contribuir com a metade do valor cobrado de um automóvel, para a manutenção dos trechos utilizados. Dos cinco trechos concedidos pela União até o momento, apenas na via Dutra (BR-116, ligação Rio de Janeiro - São Paulo) os veículos da categoria são isentos do pagamento de pedágio.

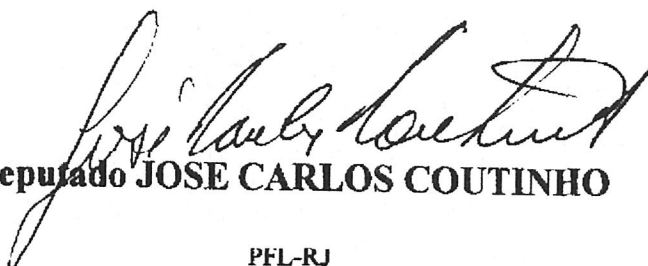
Para um motociclista obrigado a trafegar em rodovias federais "pedagiadas", os gastos correspondentes às tarifas pagas nos postos de pedágio praticamente neutralizam as vantagens relativas do seu veículo sobre os de outras categorias, situação que de resto, tende a se agravar com a concessão de novos trechos anunciada pelo Ministério dos Transportes.

Num país em que economizar é uma prioridade, deveriam vigorar medidas de incentivo a alternativas de transporte energicamente mais eficientes. Em lugar disso, o que se observa é a penalização indevida dos usuários de veículos que, além de poupadores de combustível, em quase nada contribuem para a deterioração das vias por onde trafegam.

Diante das distorções apontadas, constitui providência necessária e urgente garantir aos veículos motorizados de duas rodas a isenção do pagamento de pedágio em todas as rodovias federais, aí incluídos os trechos já "pedagiados" e os que ainda o serão.

Assim, nada mais justo que seja aprovado por esta
Casa de Leis.

Sala das Sessões, 10 de abril de 2.001.


Deputado JOSE CARLOS COUTINHO
PFL-RJ

“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CEDI”

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS
FEDERAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 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 submetidas 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.

.....

.....

**PROJETO DE LEI Nº 4.545, DE 2001
(DO SR. OLIVEIRA FILHO)**

Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997. REVEJO O DESPACHO APOSTO AO PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997, QUE PASSARÁ A SER APRECIADO PELO PLENÁRIO, TENDO EM VISTA O PROJETO DE LEI 2.246, DE 1999, A ESTE APENSADO, SER DE AUTORIA DE COMISSÃO.)

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º As pessoas que pagam pedágio, apresentando os comprovantes, terão 50% de abatimento no valor destes pedágios que serão descontados na hora do pagamento do IPVA

Art. 2º Para terem direito a este desconto, o motorista terá que guardar todos os recibos do pedágio e no ano seguinte, na hora do pagamento do IPVA, apresentá-los para que se proceda tal desconto.

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

JUSTIFICATIVA

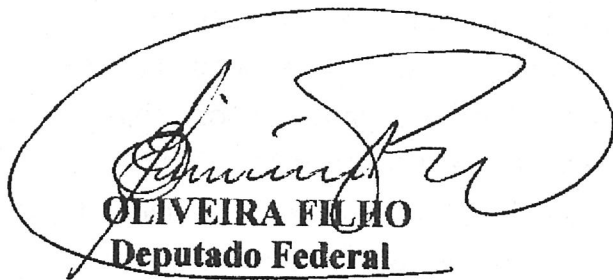
Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, o Projeto ora apresentado visa a corrigir uma grande injustiça para com a população pagante de pedágio.

Se analisarmos, um motorista que mora perto de um posto de pedágio e fatalmente necessita ir ao trabalho sendo obrigado a cruzar o pedágio, quanto gastará no fim do mês? Uma vez que ele tem que ir e vir todos os dias.

Nada mais justo do que pelo menos tenha um desconto de 50% desse valor pago ao pedágio na hora do pagamento do IPVA, logicamente comprovando com os recibos dos pedágios.

É por essas e outras razões que conto com o apoio dos nobres pares desta Casa para aprovação deste projeto.

Sala das Sessões em 24 de abril de 2001



OLIVEIRA FILHO
Deputado Federal

PROJETO DE LEI
N.º 6.264, 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.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

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.

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.

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),

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 05 de Março de 2002.

Deputado PAULO JOSÉ GOUVEIA

12/03/02

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

PROJETO DE LEI

N.º 6.572, DE 2002

(Do Sr. Dr. Evilásio)

Altera o Decreto-Lei nº. 791, de 27 de agosto de 1969, isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

(APENSE-SE AO PL-6264/2002.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos:

I - oficiais; -

II - do Corpo Diplomático;

III - destinados ao transporte de carga, desde que descarregados. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Não há dúvida de que a utilização de programas de exploração rodoviária mediante cobrança de pedágio a partir da segunda metade da década passada provocou sensível melhora no estado de conservação de várias importantes estradas brasileiras, especialmente nas regiões sul e sudeste.

Tal fato, todavia, não ocorreu sem que se impusesse algum sacrifício para os transportadores, obrigados a pagar tarifas de pedágio cujos

valores passaram a representar, em muitos casos, o principal item de custo de sua atividade.

Em face da insatisfação dos transportadores, expressa em paralisações de alcance nacional, criou-se o instrumento do "Vale-Pedágio", que transfere do transportador para o embarcador da carga a responsabilidade pelo pagamento do pedágio.

Entretanto, não foi ainda dissolvido o problema por inteiro, já que continua a haver resistências e obstáculos para a total aplicação do Vale-Pedágio.

Uma situação que ainda gera impasse é o deslocamento do veículo de carga para a realização de transporte em apenas um das etapas da viagem. Segundo a Lei nº 10.209, de 29 de março de 2001 – que institui o Vale-Pedágio – o instrumento foi criado para "utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário" (grifo nosso). Diz ainda o diploma legal que o Vale-Pedágio "deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação ente sua origem e o destino" (grifo nosso).

Observa-se que o transportador só faz jus ao Vale-Pedágio quando efetivamente está transportando carga, estando o valor do benefício restrito à soma das cobranças previstas nas praças de pedágio existentes entre a origem e o destino da mercadoria. Ou seja, quando o transportador não consegue carregamento para seu veículo no percurso de retorno, após efetivar o transporte na primeira etapa da viagem (da origem para o destino da carga), tem, ele próprio, que arcar com as despesas relativas ao pagamento de pedágio.

Considerando que ainda é significativa a percentagem de viagens em que veículos de transporte de carga transitam vazios, por motivos os mais diversos, vê-se que, apesar da existência do Vale-Pedágio, permanecem os transportadores sujeitos ao enorme ônus que representa o pagamento de tarifas de pedágio, e, note-se, logo quando não estão sendo remunerados pela viagem realizada.

Em vista dessa circunstância, acreditamos que o legislador precisa lançar mão de algum mecanismo legal que retire do transportador esse

encargo. Trata-se, afinal, de custo que terá repercussão nos valores dos fretes, encarecendo o produto para o consumidor final.

Nossa proposta é que seja concedida isenção de pagamento de pedágio para os veículos de carga que transitem descarregados. Estariam os transportadores, dessa forma, descomprometidos com essa despesa nas duas situações possíveis: quando carregados, por intermédio do uso do Vale-Pedágio; quando descarregados, por intermédio da isenção.

A preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, exigência legal e contratual, certamente seria obtida com um diminuto acréscimo nas tarifas básicas praticadas, posto que o volume de tráfego representado pelos caminhões sem carregamento é inexpressivo diante do volume total de tráfego nas praças de pedágio.

Em face dessas considerações, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2002.


Deputado Dr. EVILÁSIO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS
FEDERAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 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 submetidas 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.

.....

.....

LEI Nº 10.209, DE 23 DE MARÇO DE 2001.

INSTITUI O VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO SOBRE O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se embarcador o proprietário originário da carga, contratante do serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 3º Equipara-se, ainda, ao embarcador:

I - o contratante do serviço de transporte rodoviário de carga que não seja o proprietário originário da carga;

II - a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por transportador autônomo.

Art. 2º O valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias.

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório deverá ser destacado em campo específico no documento comprobatório do transporte.

Art. 3º A partir de 12 de maio de 2000, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio ou em espécie, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo.

§ 1º Quando o Vale-Pedágio obrigatório for expedido em modelo próprio, a aquisição, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições, a critério da concessionária.

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§ 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º O rateio do valor do Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, será definido em regulamento.

§ 5º No caso de transporte fracionado, efetuado por empresa comercial de transporte rodoviário, o rateio do Vale-Pedágio obrigatório será feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado.

PROJETO DE LEI

N.º 6.457, DE 2002

(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para os táxis, vans e transporte de cargas.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º São isentos do pagamento de pedágio os veículos utilizados no transporte individual de passageiros (táxis e vans) e no transporte de cargas em geral.

Art.2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art.3º Revogam-se todas as disposições em contrário.

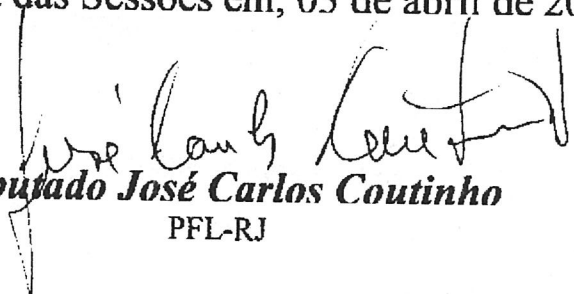
JUSTIFICAÇÃO

Parece que é preciso encontrar fórmulas capazes de reabilite as atividades econômicas vinculadas ao transporte individual de passageiros e ao transporte de cargas, justamente as mais afetadas pelo alto custo dos combustíveis.

À medida que aqui apresento pode, perfeitamente, contribuir para a diminuição dos encargos financeiros atualmente suportados pelo proprietários de táxis, vans e de caminhões de transporte de cargas. Pode, outrossim, ajudar esta classe de trabalhadores.

Diante disso, peço a aprovação da presente proposição pelos Ilustres Pares.

Sala das Sessões em, 03 de abril de 2002.


Deputado José Carlos Coutinho
PFL-RJ

PROJETO DE LEI

N.º 6.572, DE 2002

(Do Sr. Dr. Evilásio)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

(APENSE-SE AO PL-6264/2002.)

PROJETO DE LEI Nº ⁶⁵⁷², DE 2002

(Do Sr. Dr. EVILÁSIO)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos:

I - oficiais;

II - do Corpo Diplomático;

III - destinados ao transporte de carga, desde que descarregados. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Não há dúvida de que a utilização de programas de exploração rodoviária mediante cobrança de pedágio a partir da segunda metade da década passada provocou sensível melhora no estado de conservação de várias importantes estradas brasileiras, especialmente nas regiões sul e sudeste.

Tal fato, todavia, não ocorreu sem que se impusesse algum sacrifício para os transportadores, obrigados a pagar tarifas de pedágio cujos valores passaram a representar, em muitos casos, o principal item de custo de sua atividade.

Em face da insatisfação dos transportadores, expressa em paralisações de alcance nacional, criou-se o instrumento do "Vale-Pedágio", que transfere do transportador para o embarcador da carga a responsabilidade pelo pagamento do pedágio.

Entretanto, não foi ainda dissolvido o problema por inteiro, já que continua a haver resistências e obstáculos para a total aplicação do Vale-Pedágio.

Uma situação que ainda gera impasse é o deslocamento do veículo de carga para a realização de transporte em apenas um das etapas da viagem. Segundo a Lei nº 10.209, de 29 de março de 2001 – que institui o Vale-Pedágio – o instrumento foi criado para "utilização efetiva em despesas de **deslocamento de carga** por meio de transporte rodoviário" (grifo nosso). Diz ainda o diploma legal que o Vale-Pedágio "deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte **no valor necessário à livre circulação ente sua origem e o destino**" (grifo nosso).

Observa-se que o transportador só faz jus ao Vale-Pedágio quando efetivamente está transportando carga, estando o valor do benefício restrito à soma das cobranças previstas nas praças de pedágio existentes entre a origem e o destino da mercadoria. Ou seja, quando o transportador não consegue carregamento para seu veículo no percurso de retorno, após efetivar o transporte na primeira etapa da viagem (da origem para o destino da carga), tem, ele próprio, que arcar com as despesas relativas ao pagamento de pedágio.

Considerando que ainda é significativa a percentagem de viagens em que veículos de transporte de carga transitam vazios, por motivos os mais diversos, vê-se que, apesar da existência do Vale-Pedágio, permanecem os transportadores sujeitos ao enorme ônus que representa o pagamento de tarifas de pedágio, e, note-se, logo quando não estão sendo remunerados pela viagem realizada.

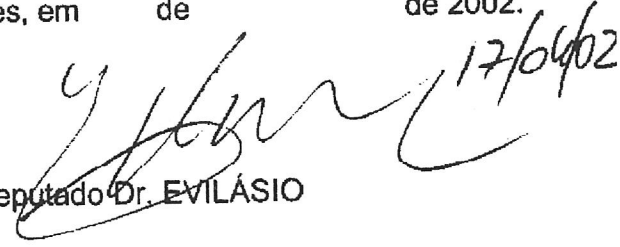
Em vista dessa circunstância, acreditamos que o legislador precisa lançar mão de algum mecanismo legal que retire do transportador esse encargo. Trata-se, afinal, de custo que terá repercussão nos valores dos fretes, encarecendo o produto para o consumidor final.

Nossa proposta é que seja concedida isenção de pagamento de pedágio para os veículos de carga que transitem descarregados. Estariam os transportadores, dessa forma, descomprometidos com essa despesa nas duas situações possíveis: quando carregados, por intermédio do uso do Vale-Pedágio; quando descarregados, por intermédio da isenção.

A preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, exigência legal e contratual, certamente seria obtida com um diminuto acréscimo nas tarifas básicas praticadas, posto que o volume de tráfego representado pelos caminhões sem carregamento é inexpressivo diante do volume total de tráfego nas praças de pedágio.

Em face dessas considerações, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2002.

 17/06/02
Deputado Dr. EVILÁSIO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS
FEDERAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 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 submetidas 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.

.....

.....

LEI Nº 10.209, DE 23 DE MARÇO DE 2001.

**INSTITUI O VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO SOBRE O
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA E DÁ
OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se embarcador o proprietário originário da carga, contratante do serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 3º Equipara-se, ainda, ao embarcador:

I - o contratante do serviço de transporte rodoviário de carga que não seja o proprietário originário da carga;

II - a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por transportador autônomo.

Art. 2º O valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias.

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório deverá ser destacado em campo específico no documento comprobatório do transporte.

Art. 3º A partir de 12 de maio de 2000, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio ou em espécie, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo.

§ 1º Quando o Vale-Pedágio obrigatório for expedido em modelo próprio, a aquisição, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições, a critério da concessionária.

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§ 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º O rateio do valor do Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, será definido em regulamento.

§ 5º No caso de transporte fracionado, efetuado por empresa comercial de transporte rodoviário, o rateio do Vale-Pedágio obrigatório será feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado.

.....

.....

PROJETO DE LEI
N.º 6.745, DE 2002
(Do Sr. Bispo Wanderval)

Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

6745
PROJETO DE LEI Nº , DE 2002
(Do Sr. Bispo Wanderval)

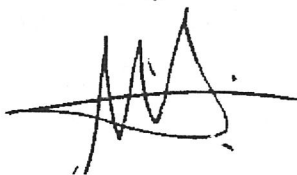
Estabelece condições referentes à
localização de praças de cobrança de
pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Nenhuma praça de cobrança de pedágio rodoviário
poderá ser localizada:

- I – dentro dos perímetros urbanos;
- II – dentro de uma aglomeração urbana ou região metropolitana;
- III – a menos de 15 quilômetros antes dos acessos a estradas vicinais;
- IV – em estradas vicinais alternativas a rodovias pedagiadas.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A privatização de rodovias, apesar de seus aspectos positivos relacionados com a conservação da malha viária nacional, tem levantado discussões sobretudo em torno da forma de cobrança de pedágio, que é o meio definido em contrato e utilizado pelas concessionárias, para se garantir o ressarcimento de custos com a manutenção das rodovias concedidas à iniciativa privada. Muitos denunciam que a arrecadação do pedágio tem sido abusiva, afrontando até o direito constitucional de "ir e vir".

Será importante refletir sobre o que a Constituição Federal dispõe em seu art. 150, inciso V, que determina o seguinte: "Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público".

Desse dispositivo, entendemos que a cobrança de pedágio é legal para as vias conservadas pelo poder público (aí está implícito: direta ou indiretamente mediante outorga) sob forma de tributo que limite o tráfego de pessoas ou bens. Contudo, está feita a ressalva no "caput" do referido artigo: "sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte".

Entre essas garantias deve estar a que assegura a existência de outras vias alternativas para se chegar ao mesmo destino, as quais não cobrem pedágio. Também, o que é lógico, impedir a cobrança de pedágio nos perímetros urbanos, nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, para não inviabilizar os deslocamentos, enfim, a vida dos cidadãos.

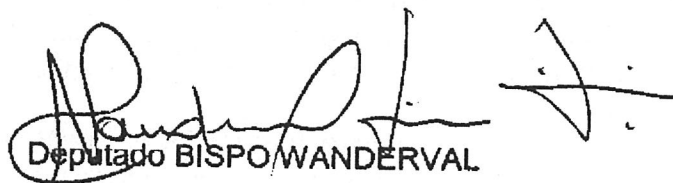
Parece, no entanto, que certos princípios não estão sendo obedecidos e temos ouvido muitas queixas de pessoas que se sentem prejudicadas ou lesadas pela cobrança indiscriminada de pedágios rodoviários.

Para que esta situação fique devida e adequadamente regulamentada, apresentamos aqui a nossa contribuição, ao apresentar este projeto de lei que estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio. Por essas condições, garantimos aos cidadãos a

possibilidade de deslocarem-se nos perímetros urbanos, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, sem ter que pagar pedágio. Além disso, possibilitamo-lhes o acesso a uma rodovia vicinal alternativa, sem antes ter que pagar.

Pela importância desta proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em de de 2002..



Deputado BISPO WANDERVAL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção II Das Limitações do Poder de Tributar

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

- I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;
- II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;
- III - cobrar tributos:
 - a) em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado;

b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou;

IV - utilizar tributo com efeito de confisco;

V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público;

VI - instituir impostos sobre:

a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros;

b) templos de qualquer culto;

c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei;

d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão.

§ 1º A vedação do inciso III, "b", não se aplica aos impostos previstos nos artigos 153, I, II, IV e V, e 154, II.

§ 2º A vedação do inciso VI, "a", é extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, no que se refere ao patrimônio, à renda e aos serviços, vinculados a suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes.

§ 3º As vedações do inciso VI, "a", e do parágrafo anterior não se aplicam ao patrimônio, à renda e aos serviços, relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exonera o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel.

§ 4º As vedações expressas no inciso VI, alíneas "b", "c", compreendem somente o patrimônio, a renda e os serviços, relacionados com as finalidades essenciais das entidades nelas mencionadas.

§ 5º A lei determinará medidas para que os consumidores sejam esclarecidos acerca dos impostos que incidam sobre mercadorias e serviços.

§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativas a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no art. 155, § 2º, XII, "g".

* § 6º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 17/03/1993.

§ 7º A lei poderá atribuir a sujeito passivo de obrigação tributária a condição de responsável pelo pagamento de imposto ou contribuição, cujo fato gerador deva ocorrer posteriormente, assegurada a imediata e preferencial restituição da quantia paga, caso não se realize o fato gerador presumido.

* § 7º acrescentado pela Emenda Constitucional nº 3, de 17/03/1993.

Art. 151. É vedado à União:

I - instituir tributo que não seja uniforme em todo o território nacional ou que implique distinção ou preferência em relação a Estado, ao Distrito Federal ou a Município, em detrimento de outro, admitida a concessão de incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento sócio-econômico entre as diferentes regiões do País;

PROJETO DE LEI
N.º 6.750, DE 2002
(Do Sr. Dr. Evilásio)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais, os veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

6750
PROJETO DE LEI Nº , DE 2002
(Do Sr. Dr. EVILÁSIO)

Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais, os veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos:

I - oficiais;

II - do Corpo Diplomático;

III – destinados ao transporte de carga, desde que descarregados, e que estiverem trafegando em todo o território Nacional no horário de 00:00 às 06:00 horas (NR)”

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

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

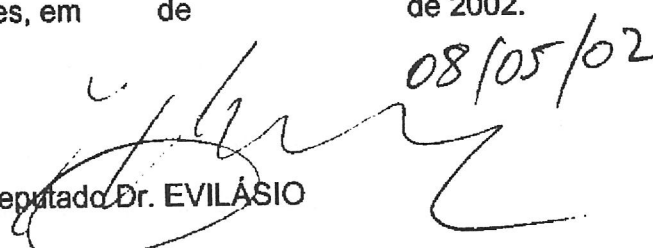
Nossa proposta é que seja concedida isenção de pagamento da taxa de pedágio para os veículos de carga que estejam descarregados, e que estiverem transitando em todo o território Nacional no horário compreendido entre 00:00h e 06:00 horas.

Este Projeto, visa contribuir com a melhoria do trânsito diurno nas grandes metrópoles, e também diminuir o custo final, dos produtos transportados pelos veículos transportadores de cargas.

É importante ressaltar também que, o horário proposto - 00:00h às 06:00horas - é o período em que verificamos um menor tráfego de veículos particulares, o que facilitará o trânsito dos caminhões e consequentemente, contribuirá para a diminuição dos índices de acidentes.

Em face dessas considerações, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2002.


Deputado Dr. EVILÁSIO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS FEDERAIS E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art.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 submetidas 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.

PROJETO DE LEI
N.º 6.790, DE 2002
(Do Sr. Márcio Matos)

Proíbe a cobrança de pedágios dos veículos registrados nos municípios, onde existirem praças de pedágio.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

PROJETO DE LEI Nº 6790 DE 2002
(Do Senhor Márcio Matos)

**Proíbe a cobrança de pedágios dos
veículos registrados nos municípios,
onde existirem praças de pedágio.**

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º - É vedada a cobrança de pedágio dos veículos registrados
nos municípios onde existirem instalações de postos de pedágio.**

§ 1º - A vedação a que se refere o artigo 1º, é exclusivamente, aos pedágios dentro da Zona Urbana, cuja ligação entre um Bairro e outro obrigue o cidadão a passar pela Praça do Pedágio; isto é, quando não existir outra alternativa, viável, em condições de trânsito e segurança aos cidadãos.

§ 2º - Esta alternativa, além das condições ideais de trânsito e segurança, não poderá acrescer em mais de 10% (dez por cento) à distância percorrida entre os Bairros via Praça do Pedágio.

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Vários municípios brasileiros que se desenvolveram ao longo das rodovias, apresentam a problemática de ligação inter-Bairros, tendo como única via a Rodovia e a passagem pelo pedágio.

Este fato, acarreta transtornos aos habitantes desse Bairros, quando necessitam locomover-se dentro do próprio perímetro urbano de sua cidade, para atingir uma agência bancária, um hospital, uma repartição pública, uma escola, um templo religioso, um cemitério, ao emprego, etc.

Além disso, problemas de ordem econômica dificultam instalações comerciais, industriais ou de prestação de serviços, nesse ou naquele Bairro com conseqüente prejuízo à população, levando inclusive, à desvalorização imobiliária.

Sala das Sessões, em de

de 2002

14/05/02



Deputado Márcio Matos

PROJETO DE LEI
N.º 7.096, DE 2002
(Do Sr. Luiz Ribeiro)

Proíbe a cobrança de Pedágios para Caminhões de carga, em todo o território nacional.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

7096
PROJETO DE LEI N.º _____ DE 2002
(do Sr. Luiz Ribeiro)

Proibi a cobrança de Pedágios
para Caminhões de carga, em
todo o território nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º - Em qualquer situação, é proibida a cobrança de pedágios
de caminhões de carga, em todo o território nacional.

Parágrafo Único: Para fins desta lei, os motoristas de caminhões,
terão livre acesso em todos os pontos de cobrança.

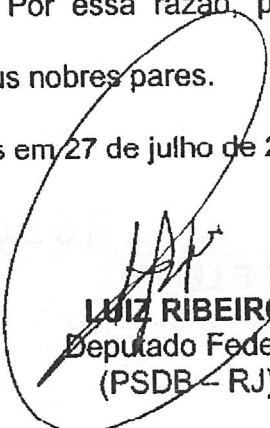
Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os motoristas de caminhões trabalham arduamente para o sustento
de suas famílias, estando sujeitos a todo tipo de imprevistos durante o transporte
das cargas, seja de roubo, problemas no veículo, etc., tendo ainda que arcar com
o pagamento dos pedágios, que dependendo da rodovia que trafegam, terão que

desembolsar um valor absurdo, haja vista, existirem certas irregularidades nas instalações dos pontos de cobrança que contribuem para o prejuízo ainda ser maior, como a distância existente entre um ponto e outro de cobrança ser muito pequena. É certo que esse dinheiro, poderia ser investido na manutenção de seus veículos e de suas famílias. Por essa razão, proponho este Projeto de Lei, contando com o apoio dos meus nobres pares.

Sala das Sessões em 27 de julho de 2002.


LUÍZ RIBEIRO
Deputado Federal
(PSDB - RJ)

06/08/02

PROJETO DE LEI **N.º 7.159, DE 2002** (Da Sra. Laura Carneiro)

Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

(APENSE-SE AO PL-3925/1997.)

7159

PROJETO DE LEI Nº , DE 2002 (Da Sra. LAURA CARNEIRO)

Isenta do pagamento de
pedágio os veículos automotores de duas rodas,
em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, "que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras

providências", com o objetivo de isentar os veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio.

Art. 2º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos automotores de duas rodas. (NR)"

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais deverão ter seu equilíbrio econômico-financeiro revisto, em virtude da gratuidade estabelecida por esta lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de rodovias federais ressurgiu no Brasil na década dos noventa como solução parcial da Administração para o problema da carência de recursos de investimento para a conservação, recuperação e melhoria da malha viária federal.

Esse renascimento, todavia, deveu-se mais à debilidade orçamentária da União do que a conveniências de natureza técnica, fato que gerou impropriedades na cobrança de pedágio.

Uma dessas inadequações presentes no programa federal de concessões rodoviárias é a previsão da cobrança de pedágio dos veículos automotores de duas rodas.

Ora, motocicletas, ciclomotores e motonetas podem ser considerados inertes em termos de capacidade de dano ao pavimento e, em verdade, pouco ou nada contribuem para a formação do volume de tráfego, fator determinante para uma eventual ampliação de capacidade da rodovia.

Ou seja, a circulação dos veículos de duas rodas pelas estradas sob exploração privada não gera praticamente nenhum ônus para a empresa concessionária.

No entanto, todas as concessões rodoviárias, inclusive as federais, prevêm a cobrança de, pelo menos, metade do valor da tarifa básica para as motos, exceção feita ao programa desenvolvido no Rio Grande do Sul, que libera os veículos de duas rodas do pagamento de pedágio.

Trata-se de uma injustiça que deve e pode ser corrigida.

Lembre-se, finalmente, que estimular o emprego dos veículos de duas rodas é providência bastante salutar, visto caracterizarem uma alternativa muito mais econômica e ambientalmente mais apropriada para o transporte individual.

Essas as razões que nos levam a apresentar este projeto de lei, aguardando, seguramente, a boa vontade da Casa.

Sala das Sessões, em de de 2002.


Deputada Laura Carneiro

**“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS- CeDI”**

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS FEDERAIS E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art.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 submetidas 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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.447, DE 2002

(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias brasileiras e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3925/1997

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art.1.º A cobrança de pedágio rodoviário já instituída, acordada ou não entre as partes interessadas, passa a ser regida pela presente Lei.

Art.2º Qualquer tipo de pedágio rodoviário será, definitivamente, estabelecido em função da tonelagem pura do chassi dos veículos, acrescida de sua carga quando houver.

Art.3º O Governo Federal tem o prazo de 90(noventa) dias, a contar da data da aprovação desta Lei, para estabelecer os valores, fracionados de meia em meia tonelada, a fim de cobrança pelos postos de pedágio autorizados.

§1º As viaturas novas terão os seus pesos estabelecidos e grafados por seus fabricantes ou montadoras, e os usados, pelos DETRANs ou credenciados;

§2º Compete aos Postos de Pesagem das Rodovias verificar o peso da carga transportada pelos caminhões e ônibus, assim como a emissão de bilhete comprobatório desse peso, com identificação da viatura, data, hora e local da aferição, servindo o mesmo a fim de cobrança do pedágio para aquele trecho, ou, se solicitado, até o seu destino final, caso a Nota Fiscal contenha o endereço da entrega final da carga;

§3º O bilhete emitido no Posto de Pesagem Rodoviário como comprovante de peso da viatura e de fé pública, e como tal será aceito em todos os Postos de Arrecadação que não possuam balança própria.

Art.4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificativa

O principal objetivo desta proposição é melhorar a situação de todos os usuários de nossas rodovias, principalmente dos transportadores de cargas que pagam o mesmo pedágio, indiferentemente, transportando uma carga de 40(quarenta) toneladas ou estando "batendo carroçaria", como dizem, quando estão com seus caminhões descarregados.

Diante do aqui exposto solicito o apoio dos Ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2002.

Deputado José Carlos Coutinho

PFL-RJ

PROJETO DE LEI N.º 284, DE 2003

(Da Sra. Laura Carneiro)

Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

DESPACHO:

Apense-se a(o) PL 3.925/1997.

APRECIÇÃO:

PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, "que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências", com o objetivo de isentar os veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio.

Art. 2º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos automotores de duas rodas. (NR)"

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais deverão ter seu equilíbrio econômico-financeiro revisto, em virtude da gratuidade estabelecida por esta lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de rodovias federais ressurgiu no Brasil na década dos noventa como solução parcial da Administração para o problema da carência de recursos de investimento para a conservação, recuperação e melhoria da malha viária federal.

Esse renascimento, todavia, deveu-se mais à debilidade orçamentária da União do que a conveniências de natureza técnica, fato que gerou impropriedades na cobrança de pedágio.

Uma dessas inadequações presentes no programa federal de concessões rodoviárias é a previsão da cobrança de pedágio dos veículos automotores de duas rodas.

Ora, motocicletas, ciclomotores e motonetas podem ser considerados inertes em termos de capacidade de dano ao pavimento e, em verdade, pouco ou nada contribuem para a formação do volume de tráfego, fator determinante para uma eventual ampliação de capacidade da rodovia.

Ou seja, a circulação dos veículos de duas rodas pelas estradas sob exploração privada não gera praticamente nenhum ônus para a empresa concessionária.

No entanto, todas as concessões rodoviárias, inclusive as federais, prevêem a cobrança de, pelo menos, metade do valor da tarifa básica para as motos, exceção feita ao programa desenvolvido no Rio Grande do Sul, que libera os veículos de duas rodas do pagamento de pedágio.

Trata-se de uma injustiça que deve e pode ser corrigida.

Lembre-se, finalmente, que estimular o emprego dos veículos de duas rodas é providência bastante salutar, visto caracterizarem uma alternativa muito mais econômica e ambientalmente mais apropriada para o transporte individual.

Essas as razões que nos levam a apresentar este projeto de lei, aguardando, seguramente, a boa vontade da Casa.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2003.

Deputada Laura Carneiro

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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

**DISPÕE SOBRE O PEDÁGIO EM RODOVIAS FEDERAIS E DÁ
OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art.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 submetidas 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.

PROJETO DE LEI N.º 800, DE 2003
(Do Sr. Reinaldo Betão)

Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3925/1997.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O veículo registrado em município no qual esteja localizada, em rodovia federal, praça de cobrança de pedágio é isento do pagamento nessa praça específica.

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

JUSTIFICAÇÃO

A política de concessão de rodovias implementada na década passada por alguns Estados e pela União foi concebida de forma a estimular fortemente o interesse da iniciativa privada pelos projetos de delegação.

Esse direcionamento se, de um lado, viabilizou os processos de concorrência, de outro, criou transtornos permanentes para os usuários das rodovias.

Um dos problemas mais graves surgidos com a amplitude conferida à cobrança de pedágio foi o alto custo imposto ao trânsito de veículos nos municípios onde foram localizadas praças de cobrança.

De fato, em razão de terem sido planejadas para serem vias abertas, acessíveis, as rodovias federais e estaduais passaram a constituir, no âmbito de cada município, verdadeiras vias locais, servindo à circulação de veículos entre bairros e entre estes e as zonas rural e industrial.

Trata-se de uma injustiça, portanto, uma vez consolidada essa situação, lançar sobre as populações de um e de outro município encargo que onera atividade corriqueira como o deslocamento dentro do próprio território municipal.

Ainda mais grave é o quadro quando se recorda que a simples localização de uma praça de pedágio, nos termos hoje colocados, pode comprometer a competitividade de um município frente aos que o circundam.

Essas razões nos levam, assim, a propor o presente projeto de lei que, diferentemente dos que hoje tramitam – cujas redações parecem dúbias, procura ditar claramente que a isenção só prevalece na praça de pedágio do município onde o veículo esteja registrado.

Em vista do exposto, contamos com o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 2003.

Deputado REINALDO BETÃO

PROJETO DE LEI N.º 902, DE 2003

(Do Sr. Rogério Silva)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3925/1997

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – É proibida a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Art. 2º – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em quase todos os países onde é praticada, a cobrança de pedágio pela utilização de infra-estrutura rodoviária tem como pressuposto o oferecimento de condições especiais de trânsito para os usuários, especialmente no que diz respeito à fluidez e à segurança.

Também no Brasil, com a edição de Decreto-Lei nº 791 de 1969, a filosofia implantada foi essa: submetia-se à cobrança de pedágio apenas as estradas ou rodovias expressas e as pontes, viadutos, túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto.

Depois de um longo período em que a modalidade ficou esquecida, em razão do insucesso das primeiras iniciativas no âmbito da malha rodoviária federal, o pedágio voltou a ser cogitado como alternativa para o financiamento das obras de manutenção e melhoria rodoviária na segunda metade desta época.

Nesta oportunidade, todavia, embora o citado decreto continuasse em vigor, não se deu atenção à exigência referente à capacidade da infra-estrutura rodoviária posta sob pedagiamento. Diversas rodovias com apenas uma faixa de rolamento em cada sentido de trânsito foram incluídas nos programas de concessão rodoviária da União e dos Estados. O motivo para tal impropriedade, justificam as autoridades do setor, seria a atual incapacidade da Administração Pública de preservar as rodovias em boas condições lançando mão somente de recursos orçamentários.

Em vez de se procurar uma solução mais apropriada para o problema, como a reedição de um fundo para financiamento do setor rodoviário, vem-se adotando a alternativa mais cômoda: deixar que a iniciativa privada cuide até mesmo de rodovias com pistas simples.

Acreditamos que este processo tem que ser interrompido, enquanto se resgata o verdadeiro sentido do Decreto-Lei nº 791/69. Propomos, como se faz na maior parte dos países desenvolvidos, que a cobrança de pedágio somente possa se dar em rodovias duplicadas, onde, como já se disse aqui, há justificativas para que o usuário desembolse algo por seu uso.

Por entendermos justa e conveniente a iniciativa, solicitamos o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, 06 de maio de 2003.

DEPUTADO ROGÉRIO SILVA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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 art. 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 submetidas 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.

PROJETO DE LEI N.º 984, 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.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6745/2002.

APRECIACÃO:

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

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. Ressaía, 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 14 de maio de 2003.

Deputado LUIZ SÉRGIO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO II
OS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS**

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - é 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;

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 art. 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 submetidas 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.

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o Regime de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

**CAPÍTULO III
DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS**

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I - receber serviço adequado;
- II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente;
** Inciso III com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/05/1998*
- IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 7º-A As concessionárias de serviços públicos, de direito público e privado, nos Estados e no Distrito Federal, são obrigadas a oferecer ao consumidor e ao usuário, dentro do mês de vencimento, o mínimo de seis datas opcionais para escolherem os dias de vencimento de seus débitos.

Parágrafo único. (VETADO)

** Artigo acrescido pela Lei nº 9.791, de 24/03/1999*

**CAPÍTULO IV
DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

Art. 8º (VETADO)

O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, em conformidade com o que dispõe o § 3º do artigo 115 da Constituição Estadual, promulga a Lei nº 4044, de 30 de dezembro de 2002, oriunda do Projeto de Lei nº 2859-A, de 2002.

LEI Nº 4.044, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002.

Proíbe a construção de praças de pedágio, na forma que menciona e dá outras providências

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

D E C R E T A:

Art. 1º - Fica proibida no âmbito territorial do Estado do Rio de Janeiro a construção de praças para cobrança de pedágio em qualquer ponto da via fora da divisa entre Municípios, exceto quando praças para cobrança de pedágios que antecedem túneis e pontes, ou vias construídas com a previsão de existência de praça de pedágio.

Art. 2º - As praças de pedágio já construídas e que contrariem o estabelecido no artigo anterior serão transferidas no prazo máximo de 12 (doze) meses.

Art. 3º - O Poder Executivo tomará todas as providências de sua alçada junto ao Governo Federal para o cumprimento do disposto no art. 1º desta Lei, em relação aos trechos de estradas federais existentes no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 4º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, em 30 de dezembro de 2002.

DEPUTADA GRAÇA MATOS

1ª Vice-Presidente no

Exercício da Presidência

Autor: Deputado Paulo Ramos

PROJETO DE LEI N.º 1.057, DE 2003

(Do Sr. Reinaldo Betão)

Concede isenção de pagamento de pedágio em rodovias federais aos veículos que menciona.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3925/1997.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São isentos do pagamento de pedágio em rodovia federal os veículos automotores:

I - oficiais;

II - do Corpo Diplomático;

III – conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal;

IV – de duas rodas.

Parágrafo único. Na hipótese de estabelecida cobrança de pedágio em função do número de eixos, os veículos de transporte de carga somente pagarão pelo número de eixos que efetivamente estiverem em contato com a via.

Art. 3º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por finalidade estabelecer isenção de pagamento de pedágio em rodovia federal para veículos de duas rodas – o que já ocorre em alguns Estados - e para veículos conduzidos por autoridades cuja função pública possa, eventualmente, representar instrumento para a resolução de problemas nas vias postas sob concessão.

Embora a norma legal já preveja isenção para veículos oficiais, é evidente que qualquer das autoridades citadas nesta iniciativa não deixa de estar atenta às suas responsabilidades simplesmente por transitar em veículo particular.

Natural, portanto, que a elas seja garantida livre circulação nas vias federais em que se pratica cobrança de pedágio. Sempre que preciso, lembramos, estarão prontas a atuar em favor da legalidade e do interesse público.

No que respeita à preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, exigência legal e contratual, parece claro que esta seria obtida com um diminuto acréscimo nas tarifas básicas praticadas, posto que o volume de tráfego representado pelos veículos conduzidos pelas autoridades em questão, assim como pelas motocicletas, é inexpressivo diante do volume total de tráfego nas praças de pedágio.

Outro aspecto que consideramos importante no projeto é a determinação de que a cobrança por eixo, praticada nas vias federais, seja realizada em função dos eixos do veículo que efetivamente estejam em contato com via. Não

é demais lembrar que, ao transportarem pouca carga, diversos condutores de caminhão elevam um eixo do veículo, facilitando a rodagem. É injusto, portanto, que paguem por configuração que não estão a utilizar no momento da cobrança.

Em face dessas considerações, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2003.

Deputado REINALDO BETÃO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO V
DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS**

**CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA PÚBLICA**

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal;
- IV - polícias civis;
- V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:

** § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

** Inciso III com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

** § 2º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais.

** § 3º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

§ 9º A remuneração dos servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados neste artigo será fixada na forma do § 4º do art. 39.

** § 9º acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I Dos Princípios Gerais

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I - impostos;

II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

§ 1º Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

§ 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos.

PROJETO DE LEI N.º 1.762, DE 2003

(Do Sr. Coronel Alves)

Dispõe sobre a taxa de pedágio a ser cobrada nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-3925/1997.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre as taxas de pedágios nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais.

Art. 2º As taxas de pedágios a serem instituídas pelos respectivos entes estatais, com circunscrição sobre a via, deverão observar:

I – a instituição e a majoração ou qualquer reajuste somente poderá ser instituído num ano para cobrança no ano seguinte;

II – somente poderá ser instituída taxa quando houver uma via alternativa dando o direito de opção ao usuário;

III – somente poderão ser instalados postos de pedágio em rodovias com extensão superior a 100 KM;

IV – o intervalo entre um posto de pedágio e outro não poderá ser inferior a distância do inciso anterior.

Art. 3º Ficam isentos do pagamento de taxa de pedágio:

I – os veículos militares;

II – os veículos policiais e de bombeiros;

III – os veículos oficiais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV – os veículos dos portadores de deficiência;

V – os veículos de socorro e emergência;

V – os veículos de duas ou três rodas motorizados.

Art. 4º Os caminhoneiros, os veículos de transporte coletivo e outros previstos na regulamentação do respectivo ente que utilizem a rodovia com habitualidade para profissão ou estudo terão desconto de no mínimo 50% (cinquenta por cento) do valor.

Art. 5º Quando a rodovia for administrada por empresa privada mediante concessão, permissão ou autorização, deverá ser observado fielmente previsto nesta lei, sendo a sua inobservância violação das cláusulas de delegação.

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

JUSTIFICATIVA

Visa o presente projeto de lei a regulamentação das taxas de pedágios que têm se proliferado de tal maneira que tem tornado inviável a locomoção das pessoas para a sua residência, pois em muitos casos o pedágio é mais caro do que o próprio gasto com combustível.

A instituição de taxas de pedágio têm o mérito de melhorar as rodovias, porém empresas particulares têm feito desse serviço público um verdadeiro rio de dinheiro penalizando mais ainda o já penalizado povo brasileiro.

O proprietário de veículo automotor paga IPI, CID, imposto no combustível, IPVA. Seguro e tantos outros em demais equipamentos e acessórios. Esses impostos e taxas absurdamente ainda não são suficientes para a melhoria das rodovias, acrescido que o usuário fica sem alternativa no seu direito de ir e vir mesmo depois de tantos pagamentos.

Entendendo o caráter necessário dos pedágios, este projeto visa fazer uma regulamentação de forma justa inclusive trazendo as isenções lógicas e imprescindíveis.

Temos a certeza que os nobres pares aperfeiçoarão esta proposição visando o bem público.

Sala das Sessões, em 20 de agosto de 2003.

Deputado Coronel Alves
PL-AP

EMENDA Nº

1/98

PROJETO DE LEI Nº

PL 3925 / 97

CLASSIFICAÇÃO

☐ SUPRESSIVA
☐ AGLOMERATIVA☐ SUBSTITUTIVA
☐ MODIFICATIVA☐ ADITIVA DE

COMISSÃO DE

VIACÃO E TRANSPORTES

AUTOR

DEPUTADO

ARLINDO CHINAGLIA

PARTIDO

PT

UF

SP

PÁGINA

01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta artigo ao PL 3925/97

Art. 1º ...

Art. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 dias.

Justificação: A regulamentação pelo Poder Executivo é que definirá a forma de identificação dos veículos que serão isentos do pagamento do pedágio em seu município.

Dep. Gilney Viana - PT/MT

PARLAMENTAR

27/3/98

DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº

1/99

PROPOSIÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
PL nº 3.925/97	DISPOSITIVO: <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA <input checked="" type="checkbox"/> MODIFICATIVA <input type="checkbox"/> ADITIVA DE _____

COMISSÃO: DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

AUTOR	PARTIDO:	UF: RJ	PÁGINA
DEPUTADO Wanderley Martins	PDT		1/1

Dê-se ao art. 1º do presente projeto de lei a seguinte redação:

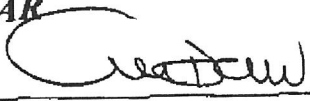
" Art. 1º É vedada a cobrança de pedágio dos veículos registrados no município ou em municípios circunvizinhos onde estiverem instalados postos de pedágio."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva impedir que a vedação de cobrança incidente na redação original do presente projeto faça com que haja uma evasão de receitas de determinado município que não possua posto de pedágio, relacionadas às taxas de registro, pelo fato dos proprietários de veículos terem a intenção de buscar aqueles municípios onde haja os mencionados postos para registrar seus veículos e assim, estarem acorbetados pelas ressalvas do projeto.

Com a redação proposta, evitar-se-ia esta verdadeira evasão de receitas em municípios limítrofes, e garantir-se-ia convivência harmônica e pacífica entre eles.

São estas as razões que motivam a apresentação da presente emenda, para a qual esperamos o apoio de nossos ilustres pares.

PARLAMENTAR	
DATA: 18.03.99	ASSINATURA: 

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Sobe exame desta Comissão encontram-se o Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, e seus apensos, diretos ou indiretos: Projetos de Lei nº 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03.

Todas as proposições têm como matéria o instituto do pedágio, embora muito diversificadas as abordagens, tanto em conteúdo como em extensão. Dessa forma, para facilitar a leitura e compreensão do trabalho, estar-se-á transferindo os breves resumos dos projetos para o espaço dedicado à sua análise, o voto do relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme adiantou o relatório, passa-se à apresentação e ao exame das propostas em tramitação, postas em sequência por ordem cronológica.

Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, do Deputado Arlindo Chinaglia - Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Deve-se ter em mente que as rodovias federais não foram concebidas para atender à circulação local. Para isso existem as vias urbanas e as estradas municipais. É responsabilidade do Município, e não da União, garantir acessibilidade a pontos de seu território. A par disso, a isenção proposta pode gerar injustiça, na medida em que se deixa de estabelecer uma relação mínima entre uso e pagamento. Ou seja, veículos de transporte de determinado município poderiam atuar sem qualquer ônus no tráfego intermunicipal (considerando que as praças de pedágio são distantes umas das outras), enquanto veículos de localidades vizinhas sofreriam com os encargos do pedágio.

Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, do Deputado Cunha Bueno - Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

O critério de avaliação de custos de manutenção de pavimentos leva em consideração o volume de veículos pesados que trafegam sobre esse pavimento, dimensionando-o de acordo com a carga a que será submetido ao longo de sua vida útil. Dessa forma, é de fácil entendimento que um caminhão não "desgasta" o pavimento apenas 2 vezes mais que um automóvel e, sim, até 50 vezes mais que um automóvel. Por exemplo, um caminhão de 5 eixos, que transporta 27 toneladas (peso bruto total de aproximadamente 45 toneladas), atua sobre o pavimento o equivalente a 35 automóveis médios (peso bruto total de 1,3 toneladas, aproximadamente). Portanto, este caminhão deveria pagar o equivalente a 35 automóveis (o que não ocorre, pois significaria, na prática, um valor de tarifa inviável para este tipo de veículo).

Podemos concluir que a proposta deste tipo de "limite", na verdade, induz a um subsídio aos veículos comerciais de cargas pelos usuários de automóveis, que pagariam pelos danos causados às rodovias sem terem sido responsáveis por eles.

Projeto de Lei nº 78, de 1999, do Deputado Enio Bacci - Isenta do pagamento de pedágios, em todo território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

Os serviços prestados pela concessionária não se limitam ao período das 5 às 24 horas. Estão presentes durante todas as 24 horas do dia. Os caminhões desgastam o pavimento, independentemente do horário que trafegam pela rodovia. Além disso, poderiam ocorrer acidentes com os caminhões que estacionassem em acostamentos próximos às praças de pedágio, aguardando a hora em que vigoraria a isenção do pedágio. Esta prática também aumentaria o comércio ambulante na rodovia, a prostituição e os assaltos. Tal medida, adotada pela DERSA/SP no período de 1980 a 1984, foi revogada pelos mesmos motivos acima expostos.

Projeto de Lei nº 737, de 1999, do Deputado Augusto Nardes - Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

Os serviços são prestados ao usuário, independentemente da frequência que o mesmo utiliza a rodovia. Esta medida dará tratamento diferenciado a um determinado segmento de usuários em detrimento de outros. Vai gerar inúmeras demandas judiciais.

Projeto de Lei nº 954, de 1999, do Deputado Luiz Ribeiro - Altera a Lei nº 9.277, de 1996, para determinar que a distância mínima entre as praças de pedágio de uma rodovia seja de cem quilômetros e, ainda, que em praças de cobrança localizadas em área urbana seja franqueada a passagem de moradores e empresas locais.

Em relação à isenção proposta, reiteramos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997. Quanto à localização das praças de pedágio, bom notar que a fixação de condicionantes para sua determinação, em lei, pode gerar distorções nas estruturas tarifárias. Limitar ou preestabelecer a localização de praças de pedágio sem estudos detalhados pode ocasionar um tratamento desigual aos usuários das rodovias.

A cobrança de pedágio é mais justa quanto todos pagam proporcionalmente ao desgaste causado à rodovia. Quanto mais usuários pagam, menor será a tarifa de pedágio na praça. Se tecnicamente fosse possível, o ideal seria a cobrança por quilômetro percorrido, pois, assim, quem utilizasse 100 km da rodovia não pagaria a mesma tarifa de quem utilizasse 180 km, por exemplo. Em resumo, preestabelecer limites das praças de pedágio sem estudos técnicos e econômicos pode gerar desigualdades e distorções.

Projeto de Lei nº 1.177, de 1999, do Deputado Luís Eduardo - Dispõe sobre critérios para fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, do Deputado Wagner Salustiano - Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social e profissional. Além disso, qualquer isenção não prevista em contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, alterando os encargos da concessionária e ainda podendo onerar os valores de tarifas cobradas dos demais usuários não "beneficiados" por essa medida.

A par disso, a fiscalização dessa proposta seria muito difícil. Em automóveis que se aproximassem de uma praça de pedágio, poderia haver troca de motoristas, com o "estudante" ocupando a direção, quando passasse pela praça, com perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos em acostamentos ao longo da rodovia.

Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, do Deputado Carlos Santana - Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

Relacionamos pontos importantes do projeto e nossa avaliação a respeito:

"Art. 3º Somente poderá ser instituído pedágio em sistema viário especial, que estiver de acordo com as seguintes diretrizes, além de outras que poderão ser determinadas pelos respectivos Poderes Públicos competentes:

I – seja formado por rodovias expressas, fechadas, exceto em acessos predeterminados, com vias duplicadas e canteiro central adequado;"

Caso seja incorporada tal medida à nossa legislação, estaremos condenando o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias a repetir os erros que o Programa do Governo Mexicano cometeu, tornando-se exemplo, no mau sentido, para o setor.

Lançar projetos de concessão de rodovias completamente novas, as conhecidas rodovias fechadas, exige alto volume de recursos para financiar a construção. Durante esse período, que pode durar até 4 anos para sua conclusão e início de operação, as tarifas costumam ser extremamente elevadas, acima da capacidade de pagamento dos usuários de rodovias. Isso contribui decisivamente para inviabilidade desse tipo de empreendimento.

O que ocorreria na realidade do mundo dos negócios é que não haveria interessados em investir e financiar tal realização, nas tais rodovias denominadas "fechadas".

"III – possua, entre uma praça de pedágio e outra do mesmo sistema viário, a distância mínima de cem quilômetros;"

A limitação de distância entre praças de pedágio é, por si só, um grande erro de estrutura tarifária. A estrutura da utilização das rodovias, principal gerador das necessidades de investimentos e custos operacionais, está diretamente ligada à extensão das rodovias e ao desgaste causado pelos veículos que trafegam por ela. Valem aqui os comentários já feitos a respeito do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

"IV – qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;"

A fixação de condicionantes para determinação da localização de praças de pedágio pode gerar distorções na estruturas tarifárias, similares às mencionadas no inciso III. A proibição de implantação de praças de pedágio em rodovias que cortam cidades ou conglomerados urbanos pode criar um tratamento desigual para os usuários das rodovias, conforme já comentado na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

"VIII – seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego;"

Nos programas de concessão de rodovias no Brasil, tais investimentos já são exigidos dos concessionários contratados. São realmente soluções que trazem benefícios imediatos aos usuários. Estabelecer um limite mínimo entre os sistemas de comunicação para os usuários é um erro. A distância entre os dispositivos (painéis de mensagens, *Call Boxe* e sinalização dinâmica), depende muito de cada projeto e de sua viabilidade econômico-financeira. Lembramos que exigências e especificações não respaldadas por estudos técnicos e econômicos podem gerar custos adicionais aos usuários, custos que estarão expressos nas tarifas de pedágio.

Lembramos que algumas soluções recentes podem trazer o benefício esperado, como, por exemplo, a Rádio Estrada, que divulga informação em tempo real e integral para o usuário que está na rodovia.

"Art. 6º § 1º - O veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento de pedágio."

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social, profissional e no caso específico de veículos de carga, independentemente do tipo de produto que transportam. Além disso, qualquer isenção não prevista no contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, conforme já salientado no exame do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Além disso, a fiscalização dessa proposta seria bastante difícil. Como seria feita a verificação da carga dos caminhões em plena praça de pedágio? Seria um perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos na praça ou em acostamentos próximo a elas.

"§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem com produtos agrícolas destinados à exportação, medicamentos essenciais à saúde da população, material didático para educação básica, será estabelecido, no máximo, o valor de até 50% da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga."

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

"§ 3º - o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior a 50% da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga."

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

"§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em 40% o valor por veículo de passeio ou automóvel."

Valem os mesmo comentários já feitos com relação ao Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

"Art. 8º - os atuais sistemas com pedágios já estabelecidos terão o prazo de dois anos para ajustarem-se às diretrizes estabelecidas nos dispositivos do Art. 3º desta Lei, ressalvando o disposto nos seus incisos I, III e IV, cujo prazo será de três anos, ajustando-se devidamente os contratos de concessões existentes; extinguir-se-ão automaticamente a cobrança de pedágios, nos casos em que as determinações deste artigo não forem devidamente cumpridas."

Os argumentos anteriormente colocados já demonstram as diversas restrições à aplicação, na prática, do art. 3º desse projeto de lei.

Projeto de Lei nº 1.847, de 1999, do Deputado Dino Fernandes - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel – táxis, em rodovias federais.

Cabem aqui, novamente, os argumentos já apresentados quando da análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.977, de 1999, do Deputado Vivaldo Barbosa - Determina que o Poder Público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto da concessão, seja ponte, estrada ou viaduto.

Aplica-se à proposta a análise referente ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, antes comentado.

Projeto de Lei nº 1.995, de 1999, do Deputado Glycon Terra Pinto - Concede isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Os contratos de concessão já possuem cláusulas nas quais está definido, entre outras exigências, o tempo máximo de espera nas filas das praças de pedágio.

Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos - Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

Novamente, apresentamos os mesmos argumentos utilizados no projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Projeto de Lei nº 3.229, de 2000, do Deputado Airton Roveda - Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

A cobrança de pedágio em rodovias de pista simples já foi objeto de discussão pelo TCU. A Decisão nº 421, de 2001, do Tribunal, deixa claro que não há qualquer restrição legal à cobrança de pedágio em rodovia com apenas duas faixas de rolamento. A proposta desencadearia enorme confusão nos programas de concessão rodoviária hoje em vigor, inviabilizando os mesmos.

Projeto de Lei nº 3.444, de 2000, do Deputado Eunício Oliveira - Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

O Selo-Pedágio foi uma prática adotada nos anos 80 pelo DNER e o fracasso dessa forma de gerar recursos, ampliar, manter e administrar as nossas rodovias faz parte dos anais da história da administração de rodovias no Brasil.

A falsificação do Selo-Pedágio e a má fiscalização fomentaram a corrupção durante os anos em que ele existiu, além dos recursos não terem sido, de fato, aplicados nas rodovias.

Projeto de Lei nº 4.144, de 2001, do Deputado Luiz Bittencourt - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.421, de 2001, do Deputado Dr. Heleno - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas de transporte coletivo de passageiros.

Novamente, lança-se mão dos argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.545, de 2001, do Deputado Oliveira Filho - Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

A cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. A concessão de qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, que geraria, por consequência, um aumento das tarifas de pedágio. A par disso, vale dizer que o legislador federal não pode estabelecer descontos no pagamento do IPVA, tributo estadual.

Projeto de Lei nº 4.485, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Modifica o § 2º do 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", de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 5.555, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Isenção de pedágio para os transportadores de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.457, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho - Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para táxis, vans e transporte de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.264, de 2002, do Deputado Paulo José Gouvêa - Fixa a cobrança de 70% do valor do pedágio para o veículo de transporte de carga que estiver transitando sem carregamento.

Na maior parte dos contratos hoje em vigor, não é cobrada tarifa sobre eixos suspensos dos caminhões. Portanto, no caso de veículo sem carga, o mesmo poderá levantar um ou mais eixos, não lhe sendo imputada cobrança sobre os mesmos. Nos contratos em que são cobrados todos os eixos existentes dos caminhões, independentemente se estão levantados ou não, a cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, alterando os encargos da concessionária e aumentando a tarifa básica de pedágio.

Projeto de Lei nº 6.572, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791 de 1969 isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na análise do projeto anterior.

Projeto de Lei nº 6.745, de 2002, do Deputado Bispo Wanderval - Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

Válidos, para o exame da proposta, os argumentos já apresentados na apreciação do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.750, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar da taxa de pedágio em rodovias federais, veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

Destacamos os mesmos argumentos já apresentados quando do exame do Projeto de Lei nº 78, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.790, de 2002, do Deputado Márcio Matos - Proíbe a cobrança de pedágio dos veículos registrados nos municípios onde existirem praças de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 6.877, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.062, de 2002, do Deputado Luiz Antônio Fleury - Determina que o maior valor cobrado de tarifa de pedágio não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, aplicável aos automóveis e caminhões leves de até dois eixos.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 7.096, de 2002, do Deputado Luiz Ribeiro - Proíbe a cobrança de pedágio para caminhões de carga, em todo território nacional.

Reiteramos os argumentos apresentados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, e do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 7.159, de 2002, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.447, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho – Determina que a tarifa de pedágio seja estabelecida em função da tonelagem do veículo, considerado seu peso próprio e a carga.

De pronto, vale dizer que se trata de proposta de difícil execução, a qual exigiria a colocação de balanças em todas as praças de pedágio. De fato, não seria confiável o sistema proposto no projeto, que admite como comprovação do peso do veículo documento emitido pelos postos de pesagem presentes nas rodovias. Além de muitos deles não estarem funcionando, há de se supor que possa haver movimentação de carga nos veículos entre os postos de pesagem e as praças de pedágio.

De outra parte, permanecem válidos os comentários feitos à propósito da análise do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 284, de 2003, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 800, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Isenta do pagamento de pedágio em rodovia federal o veículo registrado em município onde esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 902, de 2003, do Deputado Rogério Silva – Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, viaduto ou túnel que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.229, de 2000.

Projeto de Lei nº 984, de 2003, do Deputado 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 localizados em pontos específicos da via.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.057, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio a veículos de duas rodas e a veículos conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.195, de 2003, do Deputado Vieira Reis – Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

O pagamento do pedágio deve estar relacionado ao uso que se faz da rodovia. Na medida em que esse parâmetro é rompido, injustiças podem ocorrer, principalmente pelo fato de se beneficiar quem mais usa a rodovia e, conseqüentemente, quem mais a desgasta. Além disso, deve-se lembrar da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em execução, para a aplicação da medida, o que provocaria aumento da tarifa básica.

Projeto de Lei nº 1.245, de 2003, do Deputado Paulo Magalhães - Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

Prevalecem os mesmo argumentos relacionados na análise do projeto anterior.

Projeto de Lei nº 1.762, de 2003, do Deputado Coronel Alves – Dispõe sobre a taxa de pedágio a ser cobrada nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais e dá outras providências.

Apresentamos os mesmos argumentos utilizados no Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Além dos projetos apensados existem no processo 10 emendas apresentadas ao PL 1.421/99, quando este ainda tramitava isoladamente, emendas essas oferecidas em 1999, nos termos do inciso I do art. 119 do Regimento Interno, além das Emendas nº 01/98 e 01/99, anexas ao PL 3925/97.

Feitas as observações específicas, necessárias à avaliação de cada projeto, julgamos conveniente tecer alguns comentários gerais sobre a situação da infra-estrutura rodoviária brasileira e os programas de concessão rodoviária.

Cabe assinalar, em primeiro plano, que os investimentos na malha rodoviária federal tiveram uma redução, nos últimos vinte e cinco anos, de aproximadamente 50%, ao passo que, no mesmo período, a frota de veículos multiplicou-se por oito. Ocorre, assim, que o uso das rodovias é bastante intenso – 96% do transporte de passageiros e 62% do transporte de cargas dá-se por esse meio –, mas em condições desfavoráveis, o que pode gerar aumento de até 38% no custo operacional dos veículos, 58% no consumo de combustível, 100% no tempo de viagem e 50% no índice de acidentes – dados do IPEA.

Essa sorte de coisas foi preponderante para a implantação dos programas de concessão rodoviária no país, alternativa para a manutenção e o melhoramento de estradas com maior fluxo de veículos. Além de possibilitar a recuperação e a modernização de trechos rodoviários vitais para a economia brasileira, com capital privado, as concessões de rodovias proporcionaram redução do custo de transporte, aumento da segurança (em apenas um ano o número de mortos foi reduzido em 34%), geração de empregos (44.264 postos de trabalho – dados de 2001), programas sociais (220 mil pessoas atendidas em


comunidades carentes), e aumento do volume de arrecadação tributária do Poder Público (IR, PIS, COFINS e ISS).

Em que pese a existência de críticos dos programas de concessão rodoviária, vale notar que no *ranking* das melhores rodovias do país, desenvolvido pela CNT, a grande maioria é de rodovias concedidas à iniciativa privada (quatro, das seis primeiras colocadas). Além disso, de acordo com pesquisa realizada pelo DataFolha, o índice de usuários satisfeitos com os serviços prestados pelas concessionárias é de 86%, percentual bastante expressivo. Por fim, não se pode acusar os programas implantados no país de serem amparados por tarifas extorsivas. Ao contrário. No Brasil, as tarifas correspondem a 0,017 dólares por quilômetro, em média. Nos EUA, esse valor sobe para 0,027, na Espanha, para 0,079, no Japão, para 0,159 e, no México, para 0,220. A par disso, é bom lembrar que as concessionárias brasileiras prestam alguns serviços não oferecidos pelas suas congêneres internacionais, casos dos atendimentos médico e mecânico.

Conclusão

Visto nenhuma das iniciativas apresentar conteúdo que possa contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país, votamos pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.925, de 1997, 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03 e, também pela rejeição de todas as Emendas apresentadas na Comissão.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2003.



Deputado MÁRIO NEGROMONTE

Relator

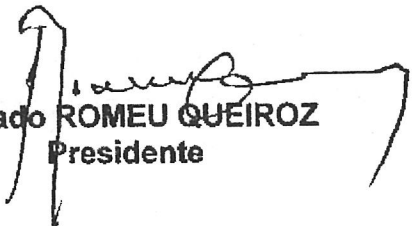
III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.925/97, os de nºs. 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.977/99, 1.995/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e as emendas apresentadas na Comissão, nos termos do parecer do relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Almir Sá, Antônio Nogueira, Átila Lins, Chico da Princesa, Cleuber Carneiro, Fernando Gonçalves, Francisco Appio, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Jorge Boeira, Lael Varella, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Milton Monti, Osvaldo Reis, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Guilherme Menezes, Isaías Silvestre, João Magalhães, Jonival Lucas Júnior, Leandro Vilela, Marcos Abramo e Professor Irapuan Teixeira.

Sala da Comissão, em 19 de novembro de 2003


Deputado **ROMEU QUEIROZ**
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO PARECER VENCEDOR

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 3.925-A, de 1997, dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Na Comissão de Viação e Transportes, fora aprovado por unanimidade o parecer do Relator, Dep. Mário Negromonte, pela rejeição do Projeto, do PL 78/1999, do PL 737/1999, do PL 954/1999, do PL 1177/1999, do PL 1310/1999, do PL 1421/1999, do PL 1847/1999, do PL 1977/1999, do PL 1995/1999, do PL 2695/2000, do PL 3229/2000, do PL 3444/2000, do PL 4740/1998, do PL 4144/2001, do PL 4421/2001, do PL 4485/2001, do PL 4545/2001, do PL 5555/2001, do PL 6264/2002, do PL 6457/2002, do PL 6572/2002, do PL 6745/2002, do PL 6750/2002, do PL 6790/2002, do PL 6877/2002, do PL 7062/2002, do PL 7096/2002, do PL 7159/2002, do PL 7447/2002, do PL 284/2003, do PL 800/2003, do PL 902/2003, do PL 984/2003, do PL 1057/2003, do PL 1195/2003, do PL 1245/2003, e do PL 1762/2003, apensados, e das emendas apresentadas na Comissão.

Recebido nesta Comissão, o Projeto é analisado quanto à sua adequação orçamentária, observado o disposto no art. 54, do Regimento Interno.

Designado relator o Deputado Eduardo Cunha, apresentou parecer pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e, no mérito, pela aprovação do Projeto e dos PL's nºs 6.790/02 e 800/03, apensados, com Substitutivo, e pela rejeição dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados.

Em reunião de 07 de dezembro de 2005, fora rejeitado o parecer contra os votos dos Deputados Eduardo Cunha, João Magalhães, Marcelino Fraga, José Militão, Antonio Cambraia e Benedito de Lira.

Na mesma oportunidade me foi designada a tarefa de relatar o voto vencedor.

II – VOTO VENCEDOR

O voto é pela incompatibilidade e inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, em razão da inexistência de programação, tanto na Lei do Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias, na Lei Orçamentária Anual, na Lei Complementar nº 101, de 2000 – LRF, bem como os dispositivos constitucionais pertinentes, façamos as seguintes considerações.

O regime de concessão da prestação de serviços públicos é regulamentado pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Esta norma legal determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às suas prescrições, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Relativamente aos contratos de concessão de rodovias federais não delegadas, a União pode ter dois tipos de receitas, cobradas da concessionária: a verba de fiscalização da concessão e o pagamento de outorga da concessão. A remuneração da concessionária se dá por meio da cobrança da tarifa de pedágio ou de outras fontes de receita alternativas, caso previstas no edital de licitação. Consoante a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, não houve cobrança de outorga no caso dos contratos de concessão atualmente por ela administrados.

Toda concessão de serviço público é objeto de prévia licitação e deve ser formalizada mediante contrato. As concessionárias encontram-se legalmente resguardadas quanto à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato. Com efeito, a Lei nº 8.987/95 prevê, no art. 9º, § 2º: *“Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.”*

O §3º desse artigo complementa: *"Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso."*

Ainda a esse respeito, o art. 65, § 5º, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, reforça: *"Quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, bem como a superveniência de disposições legais, quando ocorridas após a data da apresentação da proposta, de comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso."*

Caso fosse aprovado dispositivo legal que isenta determinados veículos de serem objeto de cobrança de pedágio, a arrecadação total desta receita por parte da concessionária se reduziria, o que alteraria o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato já firmado.

Consoante os dispositivos supramencionados, tal equilíbrio deveria ser restabelecido. Se isto se der por meio da revisão das tarifas, não haveria impacto orçamentário ou financeiro para a União, visto que não se modificaria a receita da verba de fiscalização a ser cobrada das concessionárias.

Outra possibilidade seria imaginar que a União teria que abrir mão de parte da ou de toda a receita da verba de fiscalização da concessão. Ainda assim, não se pode determinar de antemão se tal medida seria suficiente para a manutenção do supracitado equilíbrio contratual.

Por essa razão, entendemos que, por afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, sem prever o modo pelo qual as concessionárias serão ressarcidas, devem ser rejeitados, por inadequação orçamentária e financeira, o Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, bem como os Projetos de Lei 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03.

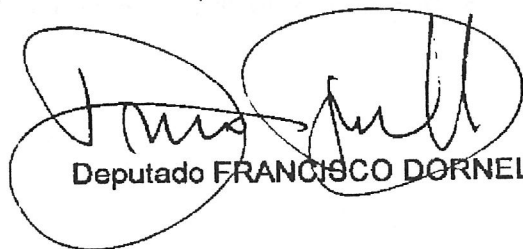
No caso do Substitutivo ao PL nº 3.925/97 apresentado pelo Relator a esta Comissão, a situação é ainda mais grave: a Proposição, além de isentar parcela dos veículos de passeio de pagamento do pedágio, veda o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da sua aprovação.

Consideramos também que, nesse caso, haveria evidente impacto financeiro e orçamentário para a União, quanto aos contratos de concessão já firmados.

Ainda que se alegue que os pedágios vigentes seriam minimamente impactados, o que seria perfeitamente contornado pela revisão das tarifas vigentes, também, no mérito, devem os referidos projetos serem rejeitados, tendo em vista o efeito multiplicador que certamente teriam no que se refere a demandas judiciais por quebra do princípio constitucional da igualdade.

Por essa razão, manifestamo-nos pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, dos Projetos de Lei 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, não cabendo pronunciamento quanto ao mérito.

Sala da Comissão, em 07 de Dezembro de 2005.



Deputado FRANCISCO DORNELLES

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto nº 3.925-A/97 e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, nos termos do parecer vencedor do relator, Deputado Francisco Dornelles, contra os votos dos Deputados Benedito de Lira, Antonio Cambraia, Marcelino Fraga, José Militão, João Magalhães, Carlos William e Eduardo Cunha. O Deputado Vadinho Baião apresentou voto em separado.

O parecer do Deputado Eduardo Cunha passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Geddel Vieira Lima, Presidente; Eduardo Cunha, Luiz Carlos Hauly e Carlito Merss, Vice-Presidentes; Armando Monteiro, Coriolano Sales, Enivaldo Ribeiro, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Francisco Dornelles, João Magalhães, José Militão, José Pimentel, Luiz Carreira, Marcelino Fraga, Mussa Demes, Pauderney Avelino, Pedro Novais, Silvio Torres, Vignatti, Virgílio Guimarães, Wasny de Roure, Antonio Cambraia, Benedito de Lira, Beto Albuquerque, Carlos William, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Geraldo Thadeu, Júlio Cesar, Vadinho Baião e Zonta.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2005.



Deputado LUIZ CARLOS HAULY
Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO

(Do Sr. Vadinho Baião e outros)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei supra de autoria do Deputado Arlindo Chinaglia dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde se localizam postos de pedágio. O autor da proposição argumenta que vários municípios brasileiros tem tido suas atividades econômica, educacional, social e comercial prejudicadas em virtude da instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios.

Tramitam em apenso os Projetos de Lei nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03. Todas as proposições tratam do instituto do pedágio e visam regular seu pagamento ou isenção para veículos registrados nos municípios em que há posto de cobrança.

A Comissão de Viação e Transportes exarou parecer pela rejeição sob o argumento de que a iniciativa, assim, como dos projetos apensados não poderiam contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país.

O Relator, Dep. Eduardo Cunha, apresentou Substitutivo na Comissão de Finanças e Tributação reduzindo o alcance da Proposição original. No Substitutivo ficaria limitada a franquia a duas viagens e ainda acrescenta dispositivo impedindo qualquer repasse ao valor cobrado pela concessionária da via.

Na mesma Comissão, o Dep. Francisco Dornelles apresentou Voto em Separado rejeitando o PL na forma do Substitutivo do Dep. Eduardo Cunha.

II - VOTO

O presente Projeto ensejou oposição em relação ao seu mérito nessa Comissão. Argumentou-se que a imposição de isenção para veículos de passeio registrado no município no qual esteja localizada a praça de cobrança de pedágio implicaria em quebra de contratos entre a concessionária e o Poder Público. O resultado se traduziria em uma enxurrada de ações judiciais por parte das concessionárias contestando a quebra de um ato jurídico perfeito.

Em razão do argumento estou apresentando Substitutivo em que a isenção de pagamento de pedágio, no máximo de quatro viagens diárias, de veículos registrados em município com praça de cobrança ocorra somente quando da renovação dos contratos entre as concessionárias e o Poder Público. Dessa forma, não haveria base jurídica para a contestação da alteração contratual por parte das concessionárias, pois alterações dos contratos de concessão são plenamente possíveis quando da sua renovação.

Nos termos da letra h do inciso IX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão exclusivamente o exame dos "aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual". Desse ângulo de análise, a matéria tratada no Projeto em comento não tem repercussão direta no Orçamento da União.

Pelas razões expostas, somos pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto e, no mérito, pela do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2005.



Deputado Vadinho Baião

ANEXO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.925/97

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O veículo de passeio registrado em município no qual esteja localizada, em rodovia, praça de cobrança de pedágio será isento do pagamento nessa praça específica.

§1º A isenção definida no caput será para no máximo 04 (quatro) viagens diárias, sendo 2 (duas) em cada sentido da praça específica.

§2º A entidade pública ou concessionária responsável pela cobrança de pedágio, se obrigará a cadastrar todos os veículos que quiserem usufruir da presente lei, podendo definir, a seu critério, a melhor maneira para o atendimento do disposto nesta lei.

§3º O disposto no caput do artigo será aplicado quando da renovação dos contratos de concessão das rodovias.

Art. 3º Fica vedado o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da aplicação desta lei.

Art. 4º O descumprimento desta lei implicará em uma multa diária equivalente a 10 (dez) vezes o valor do pedágio na praça específica por cada veículo.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando às disposições em contrário.

VOTO EM SEPARADO**I - RELATÓRIO**

O projeto de lei supra de autoria do Deputado Arlindo Chinaglia dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Tramitam em apenso os Projetos de Lei nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03. Todas as proposições tratam do instituto do pedágio, haja vista, a diversidade das abordagens e dada a extensão relataremos de forma conjunta com o voto.

O objetivo do projeto é regular a cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde estejam localizados os postos de pedágio.

O autor da proposição argumenta que vários municípios brasileiros tem tido suas atividades econômica, educacional, social e comercial prejudicadas em virtude da instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios.

Em despacho de 26/04/2001 a matéria foi distribuída a Comissão Viação e Transporte, a Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54) que deve dar parecer quanto à adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito do projeto, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Em trâmite na Comissão de Viação e Transportes recebeu parecer pela rejeição sob o argumento de que a iniciativa, assim, como dos projetos apensados não poderiam contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar preliminarmente a compatibilidade e a adequação da proposta com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos dos arts. 32, X, letra h, e 53, II, do Regimento Interno e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, aprovada em 29 de maio de 1996, que determina critérios para tal exame.

Preliminarmente, sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição inicial cumpre salientar que esta não ensejará impacto direto no aumento das receitas públicas, haja vista, que via de regra os pedágios são administrados pela iniciativa privada, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira do PL nº3.925, de 1997.

Com relação ao mérito da proposição principal, votamos pela aprovação, **nos termos do substitutivo**, tendo em vista que muitos municípios brasileiros, localizados ao longo das rodovias estão passando por diversas limitações em suas atividades econômicas, educacionais, sociais e comerciais. Tais limitações estão sendo provocadas pela

instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios. Quando se instala postos de pedágio no âmbito de um mesmo município, os habitantes passam a ser penalizados economicamente.

Passamos, assim, a apreciação da adequação financeira e orçamentária, e do mérito das proposições apensadas, em ordem cronológica:

Projeto de Lei nº4.740, de 1998, do Deputado Cunha Bueno
- Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

O projeto sugere que o pedágio cobrado nas rodovias existentes no país aos veículos automotores de carga não poderão exceder a duas vezes o cobrado aos automóveis.

No tocante ao mérito, não faz sentido ser feita distinção entre veículo automotor de carga, utilitário, ou coletivo e automóvel, tendo em vista que a qualquer veículo que passe por aquela localidade em que haja taxa de pedágio deve ser cobrado o mesmo valor.

Sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 78, de 1999, do Deputado Enio Bacci -
Isenta do pagamento de pedágios, em todo território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

Os serviços prestados pela concessionária não se limitam ao período das 24 às 5 horas. Estão presentes durante todas as 24 horas do dia. Os caminhões desgastam o pavimento, independentemente do horário que trafegam pela rodovia. Além disso, poderiam ocorrer acidentes com os caminhões que estacionassem em acostamentos próximos às praças de pedágio, aguardando a hora em que vigoraria a isenção do pedágio. Esta prática também aumentaria o comércio ambulante na rodovia, a prostituição e os assaltos. Tal medida, adotada pela DERSA/SP no período de 1980 a 1984, foi revogada pelos mesmos motivos acima expostos.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 737, de 1999, do Deputado Augusto Nardes - Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

O objetivo do projeto é limitar o número de cobranças de pedágio o que se mostra plenamente justificável, o maior entrave no entanto é que os pedágios não são administrados por um único agente o que inviabiliza, na prática, o projeto.

Além disso, os serviços são prestados ao usuário, independentemente da frequência que o mesmo utiliza a rodovia. Estipular um número limitado de cobrança de pedágio por mês, implica em limitar o direito de ir e vir das pessoas. Esta medida dará tratamento diferenciado a um determinado segmento de usuários em detrimento de outros, o que poderá ensejar inúmeras demandas judiciais.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 954, de 1999, do Deputado Luiz Ribeiro – Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 1996 que autoriza a União a delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração a exploração de rodovias e portos federais e dá outras providências.

Determina que a distância mínima entre as praças de pedágio de uma rodovia seja de cem quilômetros e, ainda, que em praças de cobrança localizadas em área urbana seja franqueada a passagem de moradores e empresas locais.

No tocante ao mérito, os limites das praças de pedágio devem ser efetuados mediante estudos técnicos e econômicos para que não sejam geradas desigualdades e distorções no valor do pedágio. Da mesma forma, a idéia de determinar isenção de pedágio aos que estiverem dentro do perímetro urbano de qualquer localidade, num raio de 20 Km é interessante, contudo ao se especificar a distância, deve haver um estudo técnico, sendo verificado se há possibilidade de determinação de uma distância maior. Sendo assim, não é oportuno serem estipulados limites ou distâncias sem a consulta de um perito.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.177, de 1999, do Deputado Luis Eduardo – Dispõe sobre critérios para fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, do Deputado Wagner Salustiano - Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

A proposição sugere a isenção para os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais. Há grande entrave na proposição, sendo que a fiscalização da aplicabilidade da proposta certamente enfrentaria dificuldades, vez que a isenção só alcançaria o objetivo almejado de fomentar a atividade educacional se fosse utilizado nos dias letivos e apenas no turno do estudante.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, do Deputado Carlos Santana - Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

Relacionamos pontos importantes do projeto e nossa avaliação a respeito:

“Art. 3º Somente poderá ser instituído pedágio em sistema viário especial, que estiver de acordo com as seguintes diretrizes, além de outras que poderão ser determinadas pelos respectivos Poderes Públicos competentes:

I – seja formado por rodovias expressas, fechadas, exceto em acessos predeterminados, com vias duplicadas e canteiro central adequado;”

Caso seja incorporada tal medida à nossa legislação, estaremos condenando o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias a repetir os erros que o Programa do Governo Mexicano cometeu, tornando-se exemplo, no mau sentido, para o setor.

Lançar projetos de concessão de rodovias completamente novas, as conhecidas rodovias fechadas, exige alto volume de recursos para financiar a construção. Durante esse período, que pode durar até 4 anos para sua conclusão e início de operação, as tarifas costumam ser extremamente elevadas, acima da capacidade de pagamento dos usuários de rodovias. Isso contribui decisivamente para inviabilidade desse tipo de empreendimento.

O que ocorreria na realidade do mundo dos negócios é que não haveria interessados em investir e financiar tal realização, nas tais rodovias denominadas "fechadas".

"III – possua, entre uma praça de pedágio e outra do mesmo sistema viário, a distância mínima de cem quilômetros;"

A limitação de distância entre praças de pedágio é, por si só, um grande erro de estrutura tarifária. A estrutura da utilização das rodovias, principal gerador das necessidades de investimentos e custos operacionais, está diretamente ligada à extensão das rodovias e ao desgaste causado pelos veículos que trafegam por ela. Valem aqui os comentários já feitos a respeito do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

"IV – qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;"

A fixação de condicionantes para determinação da localização de praças de pedágio pode gerar distorções na estruturas tarifárias, similares às mencionadas no inciso III. A proibição de implantação de praças de pedágio em rodovias que cortam cidades ou conglomerados urbanos pode criar um tratamento desigual para os usuários das rodovias, conforme já comentado na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

"VIII – seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego;"

Nos programas de concessão de rodovias no Brasil, tais investimentos já são exigidos dos concessionários contratados. São realmente soluções que trazem benefícios imediatos aos usuários. Estabelecer um limite mínimo entre os sistemas de comunicação para os usuários é um erro. A distância entre os dispositivos (painéis de mensagens, *Call Boxe* e sinalização dinâmica), depende muito de cada projeto e de sua viabilidade econômico-financeira. Lembramos que exigências e especificações não respaldadas por estudos técnicos e econômicos podem gerar custos adicionais aos usuários, custos que estarão expressos nas tarifas de pedágio.

Lembramos que algumas soluções recentes podem trazer o benefício esperado, como, por exemplo, a Rádio Estrada, que divulga informação em tempo real e integral para o usuário que está na rodovia.

"Art. 6º § 1º - O veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento de pedágio."

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social, profissional e no caso específico de veículos de carga, independentemente do tipo de produto que transportam. Além disso, qualquer isenção não prevista no contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, conforme já salientado no exame do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Além disso, a fiscalização dessa proposta seria bastante difícil. Como seria feita a verificação da carga dos caminhões em plena praça de pedágio? Seria um perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos na praça ou em acostamentos próximo a elas.

"§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem com produtos agrícolas destinados à exportação, medicamentos essenciais à saúde da população, material didático para educação básica, será estabelecido, no máximo, o valor de até 50% da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga."

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 3º - o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior a 50% da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em 40% o valor por veículo de passeio ou automóvel.”

Valem os mesmo comentários já feitos com relação ao Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

“Art. 8º - os atuais sistemas com pedágios já estabelecidos terão o prazo de dois anos para ajustarem-se às diretrizes estabelecidas nos dispositivos do Art. 3º desta Lei, ressaltando o disposto nos seus incisos I, III e IV, cujo prazo será de três anos, ajustando-se devidamente os contratos de concessões existentes; extinguir-se-ão automaticamente a cobrança de pedágios, nos casos em que as determinações deste artigo não forem devidamente cumpridas.”

Os argumentos anteriormente colocados já demonstram as diversas restrições à aplicação, na prática, do art. 3º desse projeto de lei.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.847, de 1999, do Deputado Dino Fernandes - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel – táxis, em rodovias federais.

Cabem aqui, novamente, os argumentos já apresentados quando da análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Logo, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.977, de 1999, do Deputado Vivaldo Barbosa – Dispõe sobre concessão, pelo Poder Público, para exploração de rodovias federais, com cobrança de pedágio.

Determina que o Poder Público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto da concessão, seja ponte, estrada ou viaduto.

Aplica-se à proposta a análise referente ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, antes comentado.

Sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.995, de 1999, do Deputado Glycon Terra Pinto - Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Os contratos de concessão já possuem cláusulas nas quais está definido, entre outras exigências, o tempo máximo de espera nas filas das praças de pedágio.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária a proposição somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto a adequação orçamentária e financeira, e no mérito somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos - Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

Novamente, apresentamos os mesmos argumentos utilizados no projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 3.229, de 2000, do Deputado Ailton Roveda - Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

A cobrança de pedágio em rodovias de pista simples já foi objeto de discussão pelo TCU. A Decisão nº 421, de 2001, do Tribunal, deixa claro que não há qualquer restrição legal à cobrança de pedágio em rodovia com apenas duas faixas de rolamento. A proposta desencadearia enorme confusão nos programas de concessão rodoviária hoje em vigor, inviabilizando os mesmos.

Quanto ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 3.444, de 2000, do Deputado Eunício Oliveira - Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

O Selo-Pedágio foi uma prática adotada nos anos 80 pelo DNER e o fracasso dessa forma de gerar recursos, ampliar, manter e administrar as nossas rodovias faz parte dos anais da história da administração de rodovias no Brasil.

A falsificação do Selo-Pedágio e a má fiscalização fomentaram a corrupção durante os anos em que ele existiu, além dos recursos não terem sido, de fato, aplicados nas rodovias.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.144, de 2001, do Deputado Luiz Bittencourt - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Ante o exposto, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.421, de 2001, do Deputado Dr. Heleno - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou de autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

Novamente, lança-se mão dos argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e do PL nº 4.740, de 1998.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.545, de 2001, do Deputado Oliveira Filho
- Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

A cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. A concessão de qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, que geraria, por consequência, um aumento das tarifas de pedágio. A par disso, vale dizer que o legislador federal não pode estabelecer descontos no pagamento do IPVA, tributo estadual.

No tocante ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.485, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Modifica o § 2º do 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", de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL 4.740, de 1998.

Ante o exposto, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 5.555, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Desobriga os veículos de transporte de carga do pagamento de pedágio.

Não obstante a proposição trate dos pedágios dos transportes de carga, tal qual o Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e o Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, entendemos que a isenção completa de

pagamento de pedágios por esses longe de resolver o problema ensejará em repasse ao cidadão da quantia resultante da isenção, em suma, haverá necessariamente um aumento do pedágio para automóveis de passeio onerando assim a população.

Sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.457, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho - Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para os táxis, vans e transporte de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.264, de 2002, do Deputado Paulo José Gouvêa - Altera o Decreto-Lei nº 791, 1969, determinando a redução do valor do pedágio para o veículo de carga que transita se carregamento.

Fixa a cobrança de 70% do valor do pedágio para o veículo de transporte de carga que estiver transitando sem carregamento.

Na maior parte dos contratos hoje em vigor, não é cobrada tarifa sobre eixos suspensos dos caminhões. Portanto, no caso de veículo sem carga, o mesmo poderá levantar um ou mais eixos, não lhe sendo imputada cobrança sobre os mesmos. Nos contratos em que são cobrados todos os eixos existentes dos caminhões, independentemente se estão levantados ou não, a cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, alterando os encargos da concessionária e aumentando a tarifa básica de pedágio.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.572, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na análise do projeto anterior.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.745, de 2002, do Deputado Bispo Wanderval - Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

Válidos, para o exame da proposta, os argumentos já apresentados na apreciação do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.750, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar da taxa de pedágio em rodovias federais, veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

Destacamos os mesmos argumentos já apresentados quando do exame do Projeto de Lei nº 78, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.790, de 2002, do Deputado Márcio Matos
– Proíbe a cobrança de pedágio dos veículos registrados nos municípios onde existirem praças de pedágio.

Vários municípios brasileiros que se desenvolveram ao longo das rodovias, apresentam a problemática de ligação inter-bairros, tendo como única via a Rodovia e a passagem pelo pedágio. Conseqüentemente, há transtornos para os habitantes locais, quando necessitam se locomover dentro do próprio perímetro urbano de sua cidade.

Com relação ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela aprovação, nos termos do substitutivo.

Projeto de Lei nº 6.877, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio -
Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e ao Projeto de Lei nº 1.847, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.062, de 2002, do Deputado Luiz Antônio Fleury – Dispõe sobre a cobrança diferenciada de pedágio, em função da categoria ou espécie de veículo, e dá outras providências.

Determina que o maior valor cobrado de tarifa de pedágio não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, aplicável aos automóveis e caminhões leves de até dois eixos.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.096, de 2002, do Deputado Luiz Ribeiro – Proíbe a cobrança de pedágio para caminhões de carga, em todo território nacional.

Reiteramos os argumentos apresentados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, e do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.159, de 2002, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e do PL nº 4.485, de 2001.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.447, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho – Dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias brasileiras e dá outras providências.

Determina que a tarifa de pedágio seja estabelecida em função da tonelagem do veículo, considerado seu peso próprio e a carga.

De pronto, vale dizer que se trata de proposta de difícil execução, a qual exigiria a colocação de balanças em todas as praças de pedágio. De fato, não seria confiável o sistema proposto no projeto, que admite como comprovação do peso do veículo documento

emitido pelos postos de pesagem presentes nas rodovias. Além de muitos deles não estarem funcionando, há de se supor que possa haver movimentação de carga nos veículos entre os postos de pesagem e as praças de pedágio.

De outra parte, permanecem válidos os comentários feitos à propósito da análise do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

O Projeto de Lei nº 284, de 2003, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

É importante ressaltar que já foi apresentado Projeto de Lei com idêntico objeto (PL nº 7.159, de 2002), e também com mesmo autor.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 800, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

Isenta do pagamento de pedágio em rodovia federal o veículo registrado em município onde esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Trata-se de uma injustiça, lançar sobre as populações de um e de outro município encargo que onera atividade corriqueira como o deslocamento dentro do próprio território municipal.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela aprovação, nos termos do substitutivo.

Projeto de Lei nº 902, de 2003, do Deputado Rogério Silva – Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, viaduto ou túnel que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.229, de 2000.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 984, de 2003, do Deputado 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 específicos da via e dá outras providências.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.057, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio em rodovias federais aos veículos que menciona.

Concede isenção de pagamento de pedágio a veículos de duas rodas e a veículos conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.195, de 2003, do Deputado Vieira Reis – Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

O pagamento do pedágio deve estar relacionado ao uso que se faz da rodovia. Na medida em que esse parâmetro é rompido, injustiças podem ocorrer, principalmente pelo fato de se beneficiar quem mais usa a rodovia e, consequentemente, quem mais a desgasta. Além disso, deve-se lembrar da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em execução, para a aplicação da medida, o que provocaria aumento da tarifa básica.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.245, de 2003, do Deputado Paulo Magalhães - Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

Prevalecem os mesmos argumentos relacionados na análise do projeto anterior.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.762, de 2003, do Deputado Coronel Alves - Dispõe sobre a taxa de pedágio a ser cobrada nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais e dá outras providências.

Apresentamos os mesmos argumentos utilizados no Projeto de Lei nº 954, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Feitas as observações específicas, necessárias à avaliação de cada projeto, julgamos conveniente tecer alguns comentários gerais sobre a situação da infra-estrutura rodoviária brasileira e os programas de concessão rodoviária.

Cabe assinalar, em primeiro plano, que os investimentos na malha rodoviária federal tiveram uma redução, nos últimos vinte e cinco anos, de aproximadamente 50%, ao passo que, no mesmo período, a frota de veículos multiplicou-se por oito. Ocorre, assim, que o uso das rodovias é bastante intenso - 96% do transporte de passageiros e

62% do transporte de cargas dá-se por esse meio -, mas em condições desfavoráveis, o que pode gerar aumento de até 38% no custo operacional dos veículos, 58% no consumo de combustível, 100% no tempo de viagem e 50% no índice de acidentes – dados do IPEA.

Essa sorte de coisas foi preponderante para a implantação dos programas de concessão rodoviária no país, alternativa para a manutenção e o melhoramento de estradas com maior fluxo de veículos. Além de possibilitar a recuperação e a modernização de trechos rodoviários vitais para a economia brasileira, com capital privado, as concessões de rodovias proporcionaram redução do custo de transporte, aumento da segurança (em apenas um ano o número de mortos foi reduzido em 34%), geração de empregos (44.264 postos de trabalho – dados de 2001), programas sociais (220 mil pessoas atendidas em comunidades carentes), e aumento do volume de arrecadação tributária do Poder Público (IR, PIS, COFINS e ISS).

Em que pese a existência de críticos dos programas de concessão rodoviária, vale notar que no *ranking* das melhores rodovias do país, desenvolvido pela CNT, a grande maioria é de rodovias concedidas à iniciativa privada (quatro, das seis primeiras colocadas). Além disso, de acordo com pesquisa realizada pelo DataFolha, o índice de usuários satisfeitos com os serviços prestados pelas concessionárias é de 86%, percentual bastante expressivo. Por fim, não se pode acusar os programas implantados no país de serem amparados por tarifas extorsivas. Ao contrário. No Brasil, as tarifas correspondem a 0,017 dólares por quilômetro, em média. Nos EUA, esse valor sobe para 0,027, na Espanha, para 0,079, no Japão, para 0,159 e, no México, para 0,220. A par disso, é bom lembrar que as concessionárias brasileiras prestam alguns serviços não oferecidos pelas suas congêneres internacionais, casos dos atendimentos médico e mecânico.

Como é evidente, seu objetivo é reduzir despesas públicas por meio da restrição imposta às dotações de publicidade e propaganda, não havendo qualquer outro dispositivo que acarrete repercussões negativas aos orçamentos da União, seja pela via de aumento de gastos, seja pela diminuição de receitas. Assim, o projeto está compatível com as leis orçamentárias em vigor.

No mérito, também devemos considerar oportuno, conveniente e absolutamente justificável o mecanismo que vincula o montante destinado às despesas publicitárias ao valor global do orçamento de cada órgão. Diante de tantas restrições orçamentárias com que já estamos acostumados a lidar, não há cabimento em privilegiar gastos que, na melhor das hipóteses, são secundários à missão institucional de quase todos os órgãos públicos, cuja preocupação maior deve ser, antes de tudo, a prestação de bons serviços à população e não a promoção partidária de programas de governo ou, pior ainda, de pessoas.

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira do PL n.º 3.925, de 1997, e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e, no mérito, pela aprovação do PL n.º 3.925, de 1997, e dos Projetos de Lei de nº 6.790, de 2002 e 800, de 2003, que seguem em apenso, nos termos do Substitutivo anexo; e pela rejeição dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2005.

Deputado **EDUARDO CUNHA**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.925/97

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O veículo de passeio registrado em município no qual esteja localizada, em rodovia, praça de cobrança de pedágio será isento do pagamento nessa praça específica.

§1º A isenção definida no caput será para no máximo 04 (quatro) viagens diárias, sendo 2 (duas) em cada sentido da praça específica.

§2º A entidade pública ou concessionária responsável pela cobrança de pedágio, se obrigará a cadastrar todos os veículos que quiserem usufruir da presente lei, podendo definir, a seu critério, a melhor maneira para o atendimento do disposto nesta lei.

Art. 2º Fica vedado o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da aplicação desta lei.

Art. 3º O descumprimento desta lei implicará em uma multa diária equivalente a 10 (dez) vezes o valor do pedágio na praça específica por cada veículo.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando às disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 18 de agosto de 2005.


Deputado **EDUARDO CUNHA**
Relator