

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.057, DE 2015

Apensados: PL nº 3.114/2015, PL nº 8.551/2017, PL nº 4.476/2019, PL nº 5.728/2019, PL nº 5.960/2019, PL nº 1.096/2020, PL nº 1.334/2020, PL nº 1.374/2020, PL nº 147/2020, PL nº 1.660/2020 e PL nº 4.219/2021

Acrescenta o parágrafo único ao art. 13 da Lei 8.987, de 1995, para isentar do pagamento de pedágio os residentes permanentes ou que exerçam atividades profissionais nas localidades onde haja cobrança de pedágio.

Autor: Deputado BONIFÁCIO DE ANDRADA

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO

Vêm a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.057, de 2015, de autoria do Deputado Bonifácio de Andrada, e seus apensos: Projeto de Lei nº 3.114, de 2015, do Deputado Reginaldo Lopes; Projeto de Lei nº 8.551, de 2017, do Deputado Tiririca; Projeto de Lei nº 4.476, de 2019, do Deputado Wladimir Garotinho; Projeto de Lei nº 5.728, de 2019, do Deputado Boca Aberta; Projeto de Lei nº 5.960, de 2019, do Deputado Roberto de Lucena; Projeto de Lei nº 147, de 2020, do Deputado Abou Anni; Projeto de Lei nº 1.096, de 2020, do Deputado Charles Evangelista; Projeto de Lei nº 1.334, de 2020, da Deputada Policial Katia Sastre; Projeto de Lei nº 1.374, de 2020, da Deputada Rosana Valle; Projeto de Lei nº 1.660, de 2020, do Deputado Heitor Freire; e Projeto de Lei nº 4.219, de 2021, do Deputado Chico D'Angelo.

* C D 2 2 1 5 6 0 5 3 5 4 0 0 *



O Projeto de Lei nº 3.057, de 2015, isenta da tarifa de pedágio residentes ou pessoas com trabalho no município onde está instalada a praça de cobrança.

O Projeto de Lei nº 3.114, de 2015, isenta da tarifa de pedágio os veículos dos moradores e de empresas do município onde a praça de pedágio for instalada, desde que tenham de efetuar várias travessias diárias.

O Projeto de Lei nº 8.551, de 2017, isenta de pedágio em rodovia federal os veículos automotores especialmente destinados à condução de artistas e materiais circenses, desde que credenciados pelo poder concedente.

O Projeto de Lei nº 4.476, de 2019, isenta da tarifa de pedágio o veículo de usuário ou proprietário que possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio município em que esteja localizada praça de cobrança.

O Projeto de Lei nº 5.728, de 2019, isenta do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

O Projeto de Lei nº 5.960, de 2019, concede desconto de 50% na tarifa de pedágio cobrada do veículo cujo usuário ou proprietário esteja regularmente matriculado em instituição de ensino médio ou superior cuja praça de cobrança de pedágio esteja na rota entre seu local de trabalho ou de moradia e a instituição de ensino.

O Projeto de Lei nº 147, de 2020, determina que em futuros editais para concessão de rodovia esteja prevista concessão de desconto de 50% na tarifa de pedágio a veículo de transporte de carga que circule vazio, assim considerado o que, na medição, tiver peso bruto total não superior a 20% da tara.

O Projeto de Lei nº 1.096, de 2020, isenta da tarifa de pedágio, durante pandemia, veículos de carga que transporte alimentos ou produtos essenciais, bem como veículos de profissionais de saúde e de segurança pública.



Projeto de Lei ° 1.334, de 2020, isenta de tarifa de pedágio em rodovias federais os veículos de profissionais de saúde e de segurança pública, desde que ocorra perturbação da ordem social, instabilidade institucional, calamidade pública ou comoção grave.

Projeto de Lei nº 1.660, de 2020, isenta de tarifa de pedágio os transportadores de itens essenciais, em caso de calamidade pública provocada por epidemia.

Projeto de Lei nº 4.219, de 2021, isenta de tarifa de pedágio os veículos cadastrados como táxis, além dos do corpo diplomático e oficiais.

Os projetos de lei foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes; Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). As proposições estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Não houve emendas.

II - VOTO DO RELATOR

As doze proposições em exame pretendem conceder isenção ou desconto de pedágio a usuários do sistema rodoviário.

Começo pelos Projetos de Lei nº 3.057, de 2015, nº 3.114, de 2015, nº 4.476, de 2019, nº 5.728, de 2019, e nº 5.960, de 2019, que têm em comum a finalidade de isentar ou, no caso do PL 5.960, de 2019, conceder desconto de pedágio a veículos de pessoas que morem, trabalhem ou estudem em local onde a praça de pedágio estiver instalada. Trata-se, como se nota, de proposta praticamente idêntica à do Projeto de Lei nº 1.023, de 2011, aprovado por esta Casa e remetido ao Senado Federal, ainda em 2013. Naquela Casa, o projeto tramitou por muito anos, retornando à Câmara dos Deputados sob a forma de substitutivo cujo conteúdo era bastante diferente do conteúdo original. No lugar de isentar usuário do pagamento de pedágio em praça que se ache localizada em município no qual ele trabalhe ou estude, o texto do Senado previa a criação do chamado sistema de cobrança “*free-flow*”. No reexame



desta Casa, o texto do Senado acabou prevalecendo e hoje constitui a Lei nº 14.157, de 2021, que estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, o chamando Free Flow.

O Novo modelo apresenta as seguintes características:

- Melhora na mobilidade urbana, já que a cobrança da tarifa de pedágio poderá ocorrer de maneira eletrônica e sem intervenção de operadores humanos;
- Redução gradual de custos nos postos de cobrança de pedágio;
- Justiça tarifária entre os usuários do sistema, com o pagamento de pedágio relativo apenas ao trecho percorrido;
- Monitoramento das informações de veículos, possibilitando melhorar a segurança no que se refere a fiscalização;
- Facilidade de pagamento, provida pelos diversos sistemas automáticos de aquisição já existentes;
- Aumento na receita da concessão e, por conseguinte, permitir a redução na tarifa quilométrica praticada ou na contraprestação paga pelo poder público.

Notem: no mencionado reexame da matéria, que se deu há apenas um ano, esta Casa poderia ter escolhido manter sua redação, mas não o fez. Entendeu que o sistema de livre passagem, com o qual se consegue cobrar a tarifa de pedágio de forma proporcional à extensão percorrida pelo usuário, era avanço em relação à concessão pura e simples de isenções e descontos, como havia sido sugerido inicialmente.

Hoje, o contrato de concessão das rodovias Presidente Dutra e Rio-Santos, assinado em março passado, prevê a adoção do sistema “*free-flow*”. É uma modalidade de cobrança que, em algum tempo, passará a ser realidade em todo o sistema rodoviário federal concedido.

Dessa maneira, não faz sentido revisitar proposta superada, que esta Casa mesmo já tratou de rejeitar.



Passo às demais iniciativas.

O Projeto de Lei nº 8.551, de 2017, concede isenção de pedágio a veículos circenses. Não vejo como acatar tal proposta sem cometer enorme injustiça com tantas outras atividades ou instituições que têm grande importância para a sociedade. Como já foi repisado nesta Comissão, cada isenção concedida representa um ônus adicional para todos os demais usuários. O correto, assim me parece, é que todo usuário pague, mas pague somente a cota devida, o que o sistema de cobrança atual não consegue garantir.

O Projeto de Lei nº 147, de 2020, determina que em futuros editais para concessão de rodovia esteja prevista concessão de desconto de 50% na tarifa de pedágio a veículo de transporte de carga que circule vazio. Em que pese a boa intenção do autor, a introdução da variável “peso do veículo” ou “peso da carga transportada” no sistema de cobrança de pedágio exigiria uma alteração significativa dos parâmetros hoje adotados, que se limitam ao tipo do veículo utilizado e ao número de eixos que tocam o chão. No sistema *free-flow*, os sensores de identificação veicular, colocados a certos intervalos na rodovia, precisariam atuar em conjunto com sistema capaz de aferir o peso do automotor no movimento natural da via. Embora a tecnologia permita isso, a variável peso aumentaria muito a complexidade do modelo de cobrança, assim como o custo das concessões rodoviárias. No fundo, seria uma mudança de paradigma. Não faria sentido reduzir apenas a tarifa apenas do veículo vazio. O veículo com meia carga, por exemplo, teria de ser cobrado de forma diferenciada, e assim por diante. Não acredito que, no presente estágio do programa de concessões, seja viável avançar nesse rumo.

O Projeto de Lei nº 1.096, de 2020, isenta da tarifa de pedágio, durante pandemia, veículos de carga que transporte alimentos ou produtos essenciais, bem como veículos de profissionais de saúde e de segurança pública. Com teor semelhante, há o Projeto de Lei nº 1.334, de 2020, e o Projeto de Lei nº 1.660, de 2020. A respeito dessas propostas, julgo que eventos como a atual pandemia merecem respostas específicas, como as que este Parlamento deu ao aprovar matérias que regularam relações econômicas e de consumo no curso de tamanha anormalidade. Cada caso é um caso.



Melhor não prevermos, de antemão, soluções para problemas que ainda não sabemos quais serão.

Por fim, o Projeto de Lei nº 4.219, de 2021, que isenta de tarifa de pedágio os veículos cadastrados como táxis. Não é a primeira vez que esta Comissão se defronta com a questão. Novamente, reafirmamos: a previsão de benefícios para usuários após a assinatura do contrato de concessão implica alteração unilateral das condições originais da concessão. Acarreta aumento dos encargos ou a redução dos benefícios do contratado, a dar ensejo ao reequilíbrio da equação econômica do contrato.

De fato, por mais meritória que seja a proposta de isenção dos taxistas, há de se pensar que, caso concedida, o desequilíbrio da equação econômica será suportado por outros usuários, por muitos, inclusive, tão ou mais vulneráveis que os próprios taxistas. A tarifa ficará mais cara para o pequeno produtor rural que cruza o pedágio para sair da área rural e comercializar seus produtos na cidade; ficará mais cara para o pequeno comerciante ou para o idoso que busca o tratamento médico em um centro distante do seu local de moradia. Logo, entendo que não há como assegurar o tratamento isonômico preconizado na Constituição aos cidadãos usuários.

Em face de todo o exposto, voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.057, de 2015, e seus apensos: Projeto de Lei nº 3.114, de 2015, Projeto de Lei nº 8.551, de 2017, Projeto de Lei nº 4.476, de 2019, Projeto de Lei nº 5.728, de 2019, Projeto de Lei nº 5.960, de 2019, Projeto de Lei nº 147, de 2020, Projeto de Lei nº 1.096, de 2020, Projeto de Lei nº 1.334, de 2020, Projeto de Lei nº 1.374, de 2020, Projeto de Lei nº 1.660, de 2020, e Projeto de Lei nº 4.219, de 2021.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator





Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221560535400>

