



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.057-A, DE 2015 **(Do Sr. Bonifácio de Andrada)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 3114/15, 8551/17, 4476/19, 5728/19, 5960/19, 147/20, 1096/20, 1334/20, 1374/20, 1660/20 e 4219/21, apensados (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 3114/15, 8551/17, 4476/19, 5728/19, 5960/19, 147/20, 1096/20, 1334/20, 1374/20, 1660/20 e 4219/21

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

Art. 1º. O art. 13 da Lei 8.987, de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 13.....

Parágrafo único. Os usuários das vias federais, estaduais e municipais, residentes ou com trabalho fixo na localidade em que esteja localizada a praça de cobrança do pedágio, estarão isentos do pagamento da tarifa, dentro da área respectiva do seu domicílio”.

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

JUSTIFICATIVA

A Lei 8.987, de 1995, que regulamenta a concessão e permissão de serviços públicos, estabeleceu em seu art. 13, que as tarifas poderão ser diferenciadas de acordo com os “distintos segmentos de usuários”.

Entretanto, este princípio não tem sido observado no que se refere aos pedágios, principalmente em relação às pessoas que moram e trabalham no mesmo município onde se localizam os postos de cobrança da tarifa, que vem enfrentando dificuldades para se deslocarem para realizarem as atividades mais simples do seu dia a dia, como ir a escola, trabalhar, frequentar igrejas, realizar compras etc.

Esse entrave fere claramente o direito de ir e vir das pessoas garantido pela Constituição Federal.

Dessa forma, propomos o seguinte projeto de lei que visa conceder isenção de pagamento da tarifa de pedágio para as pessoas que comprovadamente morem ou trabalhem no município onde se localiza os postos de cobrança dessa tarifa.

Sala das comissões, 22 de setembro de 2015.

Bonifácio de Andrada
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IV DA POLÍTICA TARIFÁRIA

.....

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

CAPÍTULO V DA LICITAÇÃO

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.114, DE 2015 (Do Sr. Reginaldo Lopes)

Altera a Lei 9.277 de 10 de Maio de 1996, para dispor sobre isenção e cobrança de pedágios em Municípios.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-3057/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art.1º – esta lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.277 de 10 de Maio de 1996, em que a união fica autorizada a delegar aos Estados, Municípios e Distrito Federal, a administração e exploração de rodovias e portos Federais.

Art.2º – Fica acrescido os seguintes dispositivos à Lei nº 9.277 de 10 de Maio de 1996;

Art. 1º Fica a União, por intermédio

.....

Art.2º.....

Art.3º.....

Art.4º.....

Art.5º.....

Art.6º.....

Art.6º-A - Serão isentos da cobrança do pedágio, os veículos dos moradores e empresas do município onde a praça de pedágio for instalada e que, os deslocamentos diários os obriguem a transitar por várias vezes nas respectivas praças

Art.6º-B As concessionárias criarão regras para a isenção de cobrança submetidas ao poder concedente e a população do município para análise e possível aprovação por meio de audiência Pública, que será convocada anteriormente ao início das cobranças e manterão cadastros permanentes dos veículos que serão isentos, necessários a fiscalização.

Art.6º-C A perda de receita da concessionária pela isenção de tarifa, será reposta em estratégia à ser definida entre as partes, de acordo com o tipo de concessão seja Municipal, Estadual ou Federal.

Art.3º Esta Lei entra em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Há vários anos, por todo o Brasil, a população enseja melhores investimentos nas rodovias Federais, Estaduais e Municipais. Novas concessões de conservação e controle de rodovias, estão permanentemente afetando a vida de moradores dos municípios por todo o Brasil, pois, a legislação vigente não contempla os impactos que serão sofridos por moradores dos municípios onde serão instaladas novas praças de pedágio.

Muitas das praças de pedágio são instaladas na entrada ou saída das cidades obrigando moradores do municípios, que muitas vezes trafegarão na rodovia várias vezes ao dia, 1 ou 2 quilômetros, a pagar o pedágio, empresas em expansão, muitas vezes deixam de abrir novas sedes em municípios onde praças de pedágio estão instaladas, pois o valor cobrado pelo pedágio, onera a abertura de sede no município.

A revisão na lei existente fará justiça ao cidadão morador que é penalizado diariamente pela falta de legislação que regule a efetiva cobrança do pedágio. para isso peço que meus pares votem a favor do referido projeto.

Sala das Sessões em 24 de setembro de 2015.

Dep. Reginaldo Lopes
PT-MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizado 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 autoriza, 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.

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 objetos 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.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

PROJETO DE LEI N.º 8.551, DE 2017

(Do Sr. Tiririca)

"Isenta do pagamento de pedágio em via do sistema rodoviário federal os veículos automotores especialmente destinados à condução de artistas e materiais circenses."

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3057/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei isenta os veículos automotores especialmente destinados à condução de artistas e materiais circenses do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º São isentos do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, os veículos automotores especialmente destinados à condução de artistas e materiais circenses, desde que credenciados pelo poder concedente.

§ 1º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o *caput* deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 2º Para efeito do disposto no *caput* deste artigo, são considerados veículos automotores especialmente destinados à condução de artistas e materiais circenses os caminhões e os veículos automóveis para transporte de pessoas e de mercadorias, classificados no código NCM 87.04, bem como os motor homes, classificados no código NCM 87.03; os reboques e semirreboques, classificados no código NCM 87.16, todos da Tabela do IPI (TIPI), aprovada pelo Decreto n.º 7.660, de 23 de dezembro de 2011, de fabricação nacional, quando adquiridos por representante legal de empresa circense em funcionamento regular no país e devidamente registrada nos órgãos competentes.

Art. 3º. A isenção fixada por esta Lei dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão.

§ 1º. Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no *caput* deste artigo, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 2º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei concede isenção de pagamento de pedágio em via federal aos veículos automotores especialmente destinados ao transporte de artistas e materiais circenses. Sua apresentação se deve ao fato de que a cobrança de pedágio de veículos de transporte dos circos itinerantes, em rodovias federais, agrava em demasia o custo do deslocamento dos que exercem tal atividade artística.

Deve-se notar que o ônus do pedágio é maior justamente para os circos pequenos e médios, que têm temporadas menores nas cidades e precisam realizar viagens, frequentemente, de um município a outro.

Para as cidades do interior do País, em especial, o circo representa uma das poucas oportunidades de entretenimento cultural, posto que os equipamentos de cultura – salas de cinema, dança, teatro etc. - costumam se concentrar nas capitais dos estados. Mesmo cumprindo essa finalidade social de inegável importância, a atividade circense não recebe o necessário incentivo do poder público e do legislador, no Brasil. Prova disso é que os circos itinerantes, que já foram muito numerosos, hoje, não chegam a duzentos.

Nesse contexto, não é medida desprezível conceder aos circos o benefício de ter livre passagem nos pedágios, evitando que sintam as consequências de obrigatoriedade pecuniária que atinge o coração mesmo o modo de vida circense: o nomadismo.

Vale apontar, ademais, que é muito improvável que a isenção proposta tenha qualquer repercussão na rentabilidade das concessões rodoviárias federais. Não obstante, o projeto de lei toma o cuidado de vincular a vigência da gratuidade ao exame das condições de equilíbrio contratual inicialmente pactuadas.

Sabe-se, enfim, que há um grande número de propostas, já analisadas e em tramitação, que visam a conceder isenção de pagamento de pedágio a diferentes categorias de usuários. O fato de elas não prosperarem, até agora, parece revelar um grande temor que ronda a Casa: a possibilidade de se criar precedente, abrindo caminho para uma profusão de benefícios.

Embora seja compreensível tal preocupação, não parece provável que o projeto abra caminho para uma cascata de gratuidades. Está-se diante de um Legislativo bastante maduro politicamente para resistir a reivindicações que desvirtuem a principal característica dos programas de concessão: recuperar, manter e aperfeiçoar a rodovia mediante pagamento pelo maior número possível de usuários

diretos.

Esses os motivos que me fazem pedir o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2017.

Deputado TIRIRICA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO Nº 7.660, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2011

**Revogado pelo Decreto nº 8950 de 29 de Dezembro de 2016.*

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do caput do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do caput do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003, e na Resolução Camex nº 94, de 8 de dezembro de 2011,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI aprovada por este Decreto tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado - NBM/SH para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM pela Câmara de Comércio Exterior - CAMEX.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação referido no caput o disposto no inciso I do caput do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, Código Tributário Nacional - CTN.

Art. 5º A Tabela anexa ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, aplica-se exclusivamente para fins do disposto no art. 7º da Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2012.

Art. 7º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2012:

- I - os arts. 10, 14 e 15 do Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011;
- II - os arts. 3º a 5º do Decreto nº 7.604, de 10 de novembro de 2011;
- III - o Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006;
- IV - o Decreto nº 6.024, de 22 de janeiro de 2007;
- V - o Decreto nº 6.072, de 3 de abril de 2007;
- VI - o Decreto nº 6.184, de 13 de agosto de 2007;
- VII - o Decreto nº 6.225, de 4 de outubro de 2007;
- VIII - o Decreto nº 6.227, de 8 de outubro de 2007;
- IX - o Decreto nº 6.455, de 12 de maio de 2008;
- X - o Decreto nº 6.465, de 27 de maio de 2008;
- XI - o Decreto nº 6.501, de 2 de julho de 2008;
- XII - o Decreto nº 6.520, de 30 de julho de 2008;
- XIII - o Decreto nº 6.588, de 1º de outubro de 2008;
- XIV - o Decreto nº 6.677, de 5 de dezembro de 2008;
- XV - o Decreto nº 6.687, de 11 de dezembro de 2008;
- XVI - o Decreto nº 6.696, de 17 de dezembro de 2008;
- XVII - o Decreto nº 6.723, de 30 de dezembro de 2008;
- XVIII - o Decreto nº 6.743, de 15 de janeiro de 2009;
- XIX - o Decreto nº 6.809, de 30 de março de 2009;
- XX - o Decreto nº 6.890, de 29 de junho de 2009;
- XXI - o Decreto nº 6.905, de 20 de julho de 2009;
- XXII - o Decreto nº 6.996, de 30 de outubro de 2009;
- XXIII - o Decreto nº 7.017, de 26 de novembro de 2009;
- XXIV - o Decreto nº 7.032, de 14 de dezembro de 2009;
- XXV - o Decreto nº 7.060 de 30 de dezembro de 2009;
- XXVI - o Decreto nº 7.145, de 30 de março de 2010;
- XXVII - o Decreto nº 7.394, de 15 de dezembro de 2010;
- XXVIII - o Decreto nº 7.437, de 10 de fevereiro de 2011;
- XXIX - Decreto nº 7.541, de 2 de agosto de 2011;
- XXX - Decreto nº 7.542, de 2 de agosto de 2011;
- XXXI - Decreto nº 7.543, de 2 de agosto de 2011;
- XXXII - Decreto nº 7.614, de 17 de novembro de 2011; e
- XXXIII - Decreto nº 7.631, de 1º de dezembro de 2011.

Brasília, 23 de dezembro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF
Guido Mantega

***DECRETO Nº 8.950, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016**

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, caput, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NBM/SH para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM pela Resolução nº 125, de 15 de dezembro de 2016, da Câmara de Comércio Exterior - Camex.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação editado pela RFB o disposto no inciso I do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - Código Tributário Nacional.

Art. 5º O Anexo ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, é aplicável exclusivamente para fins do disposto no art. 7º da Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 6º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2017:

I - o Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011;

II - o Decreto nº 7.705, de 25 de março de 2012;

III - o Decreto nº 7.741, de 30 de maio de 2012;

IV - o Decreto nº 7.770, de 28 de junho de 2012;

V - o Decreto nº 7.792, de 17 de agosto de 2012;

VI - o Decreto nº 7.796, de 30 de agosto de 2012;

VII - os art. 25, art. 26 e art. 27 do Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012;

VIII - o Decreto nº 7.834, de 31 de outubro de 2012;

IX - o Decreto nº 7.879, de 27 de dezembro de 2012;

X - o Decreto nº 7.947, de 8 de março de 2013;

XI - o Decreto nº 7.971, de 28 de março de 2013;

XII - o Decreto nº 8.017, de 17 de maio de 2013;

XIII - o Decreto nº 8.035, de 28 de junho de 2013;

XIV - o Decreto nº 8.070, de 14 de agosto de 2013;

XV - o Decreto nº 8.116, de 30 de setembro de 2013;

XVI - o Decreto nº 8.168, de 23 de dezembro de 2013;

XVII - o Decreto nº 8.169, de 23 de dezembro de 2013;

XVIII - o Decreto nº 8.279, de 30 de junho de 2014;

XIX - o Decreto nº 8.280, de 30 de junho de 2014;

XX - o Decreto nº 8.512, de 31 de agosto de 2015; e

XXI - os art. 2º, art. 3º e art. 4º do Decreto nº 8.656, de 29 de janeiro de 2016.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2017.

Brasília, 29 de dezembro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Henrique Meirelles

ANEXO

TABELA DE INCIDÊNCIA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (TIPI) 2017

(Baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias,
atualizado com sua VI Emenda)

.....

CAPÍTULO 87 VEÍCULOS AUTOMÓVEIS, TRATORES, CICLOS E OUTROS VEÍCULOS TERRESTRES, SUAS PARTES E ACESSÓRIOS

Notas.

- 1.- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.
 - 2.- Consideram-se “tratores”, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal.
- Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto material

intercambiável, seguem o seu próprio regime, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.

- 3.- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.
- 4.- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (87-1) O enquadramento de veículos no Ex 01 e no Ex 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00, está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, certificando que o veículo cumpre as exigências ali estabelecidas.

NC (87-2) Ficam reduzidas a zero as alíquotas relativas às ambulâncias, carros celulares e carros funerários, classificados na posição 87.03.

NC (87-3) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos classificados nos códigos 8703.22.90 e no Ex 02 dos códigos 8703.40.00 e 8703.60.00, com volume de habitáculo, destinado a passageiros e motoristas, superior a 6 m³. O enquadramento de veículos nesta Nota Complementar está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil certificando que o veículo cumpre as exigências nela estabelecidas.

ALÍQUOTA (%)	
De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
38	8

NC (87-4) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas referentes aos automóveis de passageiros e veículos de uso misto, com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (**flexible fuel engine**), classificados nos códigos a seguir especificados:

CÓDIGO DA TIPI	ALÍQUOTA %	
	De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
8703.22	41	11
8703.23.10	48	18
8703.23.10 Ex 01	41	11
8703.23.90	48	18
8703.23.90 Ex 01	41	11
8703.24	48	18
8703.40.00	48	18
8703.40.00 Ex 02	41	11
8703.60.00	48	18
8703.60.00 Ex 02	41	11

NC (87-5) Ficam reduzidas aos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos de fabricação nacional, de transmissão manual ou automática, com caixa de transferência, chassis independente da carroçaria, altura livre do solo mínima sob os eixos dianteiro e traseiro de 200 mm, altura livre do solo mínima entre eixos de 300 mm, ângulo de ataque mínimo de 35°, ângulo de saída mínimo de 24°, ângulo de rampa mínimo de 28°, de capacidade de emergibilidade a partir de 500 mm, peso bruto total combinado a partir de 3.000 kg, peso em ordem de marcha máximo de até 3.000 kg, concebidos para aplicação fora de estrada, classificados nos códigos 8703.32.10, 8703.33.10, 8703.50.00 e 8703.70.00.

ALÍQUOTA%	
Até 31/12/2017	A partir de 1º/1/2018
45	15

NC (87-6) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos produtos classificados nos códigos a seguir especificados, exceto quanto aos produtos classificados em destaques “Ex” eventualmente existentes nos referidos códigos:

CÓDIGO DA TIPI	De 1º/1/2017 até 31/12/2017
8701.20.00	30
8702.10.00	55
8702.10.00 Ex 01	40
8702.20.00	55
8702.20.00 Ex 01	40
8702.30.00	55
8702.30.00 Ex 01	40

8702.40.90	55
8702.40.90 Ex 01	40
8702.90.00	55
8702.90.00 Ex 01	40
8703.21.00	37
8703.22	43
8703.23.10	55
8703.23.10 Ex 01	43
8703.23.90	55
8703.23.90 Ex 01	43
8703.24	55
8703.31	55
8703.32	55
8703.33	55
8703.40.00	55
8703.40.00 Ex 01	37
8703.40.00 Ex 02	43
8703.50.00	55
8703.60.00	55
8703.60.00 Ex 01	37
8703.60.00 Ex 02	43
8703.70.00	55
8704.21.10	30
8704.21.10 Ex 01	38
8704.21.20	30
8704.21.20 Ex 01	34
8704.21.30	30
8704.21.30 Ex 01	34
8704.21.90	30
8704.21.90 Ex 01	38
8704.21.90 Ex 02	40
8704.22	30
8704.23	30
8704.31.10	40
8704.31.10 Ex 01	30
8704.31.20	34
8704.31.20 Ex 01	30
8704.31.30	34
8704.31.30 Ex 01	30
8704.31.90	38
8704.31.90 Ex 01	30
8704.32	30
8704.90.00	30
8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10)	55
8706.00.10 Ex 01	30
8706.00.90	40
8706.00.90 Ex 01	30

NC (87-7) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos a seguir relacionados, comercializados pelas empresas que:

1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e

2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI
8702.10.00	8703.23.90	8704.21.10 Ex 01
8702.10.00 Ex 01	8703.23.90 Ex 01	8704.21.20
8702.20.00	8703.24.10	8704.21.20 Ex 01
8702.20.00 Ex 01	8703.24.90	8704.21.30
8702.30.00	8703.31	8704.21.30 Ex 01

8702.30.00 Ex 01	8703.32	8704.21.90
8702.40.90	8703.33	8704.21.90 Ex 01
8702.40.90 Ex 01	8703.40.00	8704.21.90 Ex 02
8702.90.00	8703.40.00 Ex 01	8704.31.10 (Exceto Ex 01)
8702.90.00 Ex 01	8703.40.00 Ex 02	8704.31.20 (Exceto Ex 01)
8703.21.00	8703.50.00	8704.31.30 (Exceto Ex 01)
8703.22.10	8703.60.00	8704.31.90 (Exceto Ex 01)
8703.22.90	8703.60.00 Ex 01	8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10 e Ex 01)
8703.23.10	8703.60.00 Ex 02	8706.00.90 (Exceto Ex 01)
8703.23.10 Ex 01	8703.70.00	

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-8) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-9) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-11) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que tratam a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
87.01	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 87.09).	
8701.10.00	- Tratores de eixo único	0
8701.20.00	- Tratores rodoviários para semirreboques	0
8701.30.00	- Tratores de lagartas (esteiras)	0
8701.9	- Outros, com uma potência de motor:	
8701.91.00	-- Não superior a 18 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.92.00	-- Superior a 18 kW, mas não superior a 37 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.93.00	-- Superior a 37 kW, mas não superior a 75 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.94	-- Superior a 75 kW, mas não superior a 130 kW	
8701.94.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.94.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.95	-- Superior a 130 kW	

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8701.95.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.95.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
87.02	Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista.	
8702.10.00	- Unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.20.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.30.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.40	- Unicamente com motor elétrico para propulsão	
8702.40.10	Trólebus	0
8702.40.90	Outros	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.90.00	- Outros	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (<i>station wagons</i>) e os automóveis de corrida.	
8703.10.00	- Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes	45
8703.2	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*):	
8703.21.00	-- De cilindrada não superior a 1.000 cm³	7
8703.22	-- De cilindrada superior a 1.000 cm³, mas não superior a 1.500 cm³	
8703.22.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	13
8703.22.90	Outros	13
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 3.000 cm³	
8703.23.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.23.90	Outros	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.24	-- De cilindrada superior a 3.000 cm³	
8703.24.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.24.90	Outros	25
8703.3	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8703.31	-- De cilindrada não superior a 1.500 cm³	
8703.31.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.31.90	Outros	25

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8703.32	-- De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 2.500 cm ³	
8703.32.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.32.90	Outros	25
8703.33	-- De cilindrada superior a 2.500 cm ³	
8703.33.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.33.90	Outros	25
8703.40.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
	Ex 01 - De cilindrada não superior a 1.000 cm ³	7
	Ex 02 - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ , mas não superior a 2.000 cm ³	13
8703.50.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
8703.60.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
	Ex 01 - De cilindrada não superior a 1.000 cm ³	7
	Ex 02 - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ , mas não superior a 2.000 cm ³	13
8703.70.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
8703.80.00	- Outros veículos, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão	25
8703.90.00	- Outros	25
87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias.	
8704.10	- <i>Dumpers</i> concebidos para serem utilizados fora de rodovias	
8704.10.10	Com capacidade de carga igual ou superior a 85 toneladas	0
8704.10.90	Outros	0
8704.2	- Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8704.21	-- De peso em carga máxima (bruto*) não superior a 5 toneladas	
8704.21.10	Chassis com motor e cabina	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
8704.21.20	Com caixa basculante	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.90	Outros	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
	Ex 02 - Carro-forte para transporte de valores	10
8704.22	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas	
8704.22.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.22.20	Com caixa basculante	0
8704.22.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.22.90	Outros	0
8704.23	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 20 toneladas	
8704.23.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.23.20	Com caixa basculante	0
8704.23.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.23.90	Outros	0
	Ex 01 - Veículo automóvel para transporte de toras de madeira, denominado comercialmente "trator florestal" e, tecnicamente, "forwarder"	5
8704.3	- Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha (faísca*):	
8704.31	-- De peso em carga máxima (bruto*) não superior a 5 toneladas	
8704.31.10	Chassis com motor e cabina	10
	Ex 01 - De caminhão	0
8704.31.20	Com caixa basculante	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.30	Frigoríficos ou isotérmicos	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.90	Outros	8

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.32	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 5 toneladas	
8704.32.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.32.20	Com caixa basculante	0
8704.32.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.32.90	Outros	0
8704.90.00	- Outros	0
87.05	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.	
8705.10	- Caminhões-guindastes	
8705.10.10	Com haste telescópica de altura máxima igual ou superior a 42 m, capacidade máxima de elevação igual ou superior a 60 toneladas, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 2 ou mais eixos de rodas direcionáveis	0
8705.10.90	Outros	0
8705.20.00	- Torres (<i>derricks</i>) automóveis, para sondagem ou perfuração	0
8705.30.00	- Veículos de combate a incêndio	0
8705.40.00	- Caminhões-betoneiras	0
8705.90	- Outros	
8705.90.10	Caminhões para a determinação de parâmetros físicos característicos (perfilagem) de poços petrolíferos	5
8705.90.90	Outros	5
8706.00	Chassis com motor para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8706.00.10	Dos veículos da posição 87.02	25
	Ex 01 - De veículos dos dos Ex 01 e 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00	0
8706.00.20	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8706.00.90	Outros	10
	Ex 01 - De caminhões	0
87.07	Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluindo as cabinas.	
8707.10.00	- Para os veículos da posição 87.03	10
8707.90	- Outras	
8707.90.10	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8707.90.90	Outras	5
	Ex 01 - De veículos dos dos Ex 01 e 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00	0
87.08	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8708.10.00	- Para-choques e suas partes	5
8708.2	- Outras partes e acessórios de carroçarias (incluindo as de cabinas):	
8708.21.00	-- Cintos de segurança	5
8708.29	-- Outros	
8708.29.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.29.11	Para-lamas	5
8708.29.12	Grades de radiadores	5
8708.29.13	Portas	5
8708.29.14	Painéis de instrumentos	5
8708.29.19	Outros	5
8708.29.9	Outros	
8708.29.91	Para-lamas	5
8708.29.92	Grades de radiadores	5
8708.29.93	Portas	5
8708.29.94	Painéis de instrumentos	5
8708.29.95	Geradores de gás para acionar retratores de cintos de segurança	5
8708.29.99	Outros	5
8708.30	- Freios (travões) e servo-freios; suas partes	
8708.30.1	Guarnições de freios (travões) montadas	
8708.30.11	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8708.30.19	Outras	5
8708.30.90	Outros	5
8708.40	- Caixas de marchas (velocidades*) e suas partes	
8708.40.1	Caixas de marchas dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.40.11	Servo-assistidas, próprias para torques de entrada superiores ou iguais a 750 Nm	5
8708.40.19	Outras	5
8708.40.80	Outras caixas de marchas	5
8708.40.90	Partes	5
8708.50	- Eixos motores com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão e eixos não motores; suas partes	
8708.50.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.50.11	Eixos com diferencial com capacidade de suportar cargas superiores ou iguais a 14.000 kg, redutores planetários nos extremos e dispositivo de freio incorporado, do tipo utilizado em veículos da subposição 8704.10	5
8708.50.12	Eixos não motores	5
8708.50.19	Outros	5
8708.50.80	Outros	5
8708.50.9	Partes	
8708.50.91	De eixos não motores, dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8708.50.99	Outras	5
8708.70	- Rodas, suas partes e acessórios	
8708.70.10	De eixos propulsores dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8708.70.90	Outros	5
8708.80.00	- Sistemas de suspensão e suas partes (incluindo os amortecedores de suspensão)	5
	Ex 01 - Amortecedores de suspensão de veículos das posições 87.02, 87.04 (exceto a subposição 8704.10) e 87.05 e do código 8701.20.00	4
	Ex 02 - Amortecedores de suspensão	16
8708.9	- Outras partes e acessórios:	
8708.91.00	-- Radiadores e suas partes	5
8708.92.00	-- Silenciosos e tubos de escape; suas partes	16
	Ex 01 - De veículos das posições 87.01, 87.02, 87.04 e 87.05 (exceto partes)	4
	Ex 02 - Partes	5
8708.93.00	-- Embreagens e suas partes	16
	Ex 01 - De veículos das posições 87.01, 87.02, 87.04 e 87.05	4
8708.94	-- Volantes, colunas e caixas, de direção; suas partes	
8708.94.1	Volantes, colunas e caixas, de direção dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.94.11	Volantes	4
8708.94.12	Colunas	4
8708.94.13	Caixas	4
8708.94.8	Outros	
8708.94.81	Volantes	5
8708.94.82	Colunas	5
8708.94.83	Caixas	5
8708.94.90	Partes	5
8708.95	-- Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação (<i>airbags</i>); suas partes	
8708.95.10	Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação (<i>airbags</i>)	5
8708.95.2	Partes	
8708.95.21	Bolsas infláveis para <i>airbags</i>	5
8708.95.22	Sistema de insuflação	5
8708.95.29	Outras	5
8708.99	-- Outros	
8708.99.10	Dispositivos para comando de acelerador, freio, embreagem, direção ou caixa de marchas mesmo os de adaptação dos preexistentes, do tipo utilizado por pessoas incapacitadas	0
8708.99.90	Outros	5
87.09	Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, do tipo utilizado em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; carros-tratores do tipo utilizado nas estações ferroviárias; suas partes.	
8709.1	- Veículos:	

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8709.11.00	-- Elétricos	0
8709.19.00	-- Outros	0
8709.90.00	- Partes	5
8710.00.00	Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes.	0
87.11	Motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.	
8711.10.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada não superior a 50 cm ³	35
8711.20	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ , mas não superior a 250 cm ³	
8711.20.10	Motocicletas de cilindrada inferior ou igual a 125 cm ³	35
8711.20.20	Motocicleta de cilindrada superior a 125 cm ³	35
8711.20.90	Outros	35
8711.30.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ , mas não superior a 500 cm ³	35
8711.40.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ , mas não superior a 800 cm ³	35
8711.50.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 800 cm ³	35
8711.60.00	- Com motor elétrico para propulsão	35
8711.90.00	- Outros	35
8712.00	Bicicletas e outros ciclos (incluindo os triciclos), sem motor.	
8712.00.10	Bicicletas	10
8712.00.90	Outros	10
87.13	Cadeiras de rodas e outros veículos para pessoas com incapacidade, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão.	
8713.10.00	- Sem mecanismo de propulsão	0
8713.90.00	- Outros	0
87.14	Partes e acessórios dos veículos das posições 87.11 a 87.13.	
8714.10.00	- De motocicletas (incluindo os ciclomotores)	12
8714.20.00	- De cadeiras de rodas ou de outros veículos para inválidos	0
8714.9	- Outros:	
8714.91.00	-- Quadros e garfos, e suas partes	10
8714.92.00	-- Aros e raios	10
8714.93	-- Cubos, exceto de freios (travões), e pinhões de rodas livres	
8714.93.10	Cubos, exceto de freios (travões)	10
8714.93.20	Pinhões de rodas livres	10
8714.94	-- Freios (travões), incluindo os cubos de freios (travões), e suas partes	
8714.94.10	Cubos de freios (travões)	10
8714.94.90	Outros	10
8714.95.00	-- Selins	10
8714.96.00	-- Pedais e pedaleiros, e suas partes	10
8714.99	-- Outros	
8714.99.10	Câmbio de velocidades	10
8714.99.90	Outros	10
8715.00.00	Carrinhos e veículos semelhantes para transporte de crianças, e suas partes.	10
87.16	Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes.	
8716.10.00	- Reboques e semirreboques, para habitação ou para acampar, do tipo <i>trailer</i> (caravana*)	10
8716.20.00	- Reboques e semirreboques, autocarregáveis ou autodescarregáveis, para usos agrícolas	0
8716.3	- Outros reboques e semirreboques, para transporte de mercadorias:	
8716.31.00	-- Cisternas	0
8716.39.00	-- Outros	0
8716.40.00	- Outros reboques e semirreboques	5
8716.80.00	- Outros veículos	5
	Ex 01 - Carrinhos de tração manual, de ferro, para construção	0
	Ex 02 - Veículos de tração animal	0
8716.90	- Partes	

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8716.90.10	Chassis de reboques e semirreboques	5
8716.90.90	Outras	5

CAPÍTULO 88
AERONAVES E APARELHOS ESPACIAIS, E SUAS PARTES

Nota de subposições.

1.- Considera-se “vazios (sem carga)”, para aplicação das subposições 8802.11 a 8802.40, o peso dos aparelhos em ordem normal de voo, excluindo o peso do pessoal, do combustível e dos diversos equipamentos, exceto os fixados com caráter permanente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.476, DE 2019

(Do Sr. Wladimir Garotinho)

Acrescenta dispositivos à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio, entre outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3057/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, aos Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, com a finalidade de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo usuário ou proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do Município em que reside ou trabalha, o usuário ou proprietário deverá ter o veículo credenciado pelo poder concedente e pelo

concessionário, periodicamente.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção fixada no *caput* deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º A reclamação referida pelo parágrafo anterior do concessionário, nos termos previstos no art. 4º, não suspenderá a isenção, independente de deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 6º O disposto no *caput* aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Desde 2008 esta Casa vem deliberando sobre a concessão de isenção de pagamento de pedágio a usuário ou proprietário de veículo que residem ou trabalham em município no qual esteja instalada praça de cobrança.

Diante da extrema urgência e necessidade do Estado em atender aos pleitos dos usuários e proprietários de veículos, que circulam nessas rodovias, os quais residem ou trabalham, é que me moveu a apresentar este projeto de lei, que tem como finalidade a concessão a isenção de pagamento de pedágio para aqueles que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Não pode o usuário ficar com o ônus desproporcional que pesa sobre a população dos Municípios onde se instalam as praças de cobrança de pedágio.

Essa população vem sendo penalizada economicamente em seus deslocamentos diários, para trabalhar, estudar ou fazer compras, realizados muitas vezes no âmbito do território do próprio Município. Indústrias e produtores rurais, empresas que realizam entregas a domicílio ou profissionais que atendem a área rural se vêm às voltas com um aumento, difícil de suportar, de seu custo operacional.

Dessa forma, apresento esta proposta para dar maior equidade àqueles que se encontram em localidade que há praça de cobrança de pedágio, a fim de corrigir essa distorção, e, com isso, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 14 de agosto de 2019.

Deputado **WLADIMIR GAROTINHO**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizado 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 autoriza, 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.

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 objetos 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.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Odacir Klein

PROJETO DE LEI N.º 5.728, DE 2019

(Do Sr. Boca Aberta)

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio no âmbito nacional

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3057/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, “que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais”, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes que se localiza praça de cobrança de pedágio em âmbito nacional.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 1996, passa a vigorar com o acréscimo do seguinte dispositivo:

Art. 4º-A. É isento 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.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§ 2º O disposto no caput aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão. ”.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996,

para dispor sobre a isenção de cobrança de pedágio no âmbito nacional.

Trata-se de projeto de lei que concede isenção de pagamento de pedágio a pessoas que morem ou trabalhem em estado próximo a municípios no qual esteja instalada praça de cobrança.

Nos últimos anos, a carência de recursos públicos para a realização de investimentos em infraestrutura levou à adoção de uma política de concessão de rodovias à exploração por parte da iniciativa privada, mediante a cobrança de pedágio. Tal movimento, que inclui tanto os trechos rodoviários licitados diretamente pelo órgão competente da União, como aqueles delegados por convênio a Estados e Municípios e, então, repassados à exploração comercial, viabilizou a implementação de melhorias importantes para a nossa malha rodoviária, mas, trouxe também inconvenientes que é o valor exorbitante das tarifas.

Um dos problemas mais comuns diz respeito ao ônus desproporcional que pesa sobre a população dos Estados onde se instalam as praças de cobrança de pedágio. De fato, essa população é penalizada economicamente em seus deslocamentos diários, para trabalhar, estudar ou fazer compras, realizados muitas vezes no âmbito do território do próprio Estado:

Indústrias e produtores rurais, empresas que realizam entregas a domicílio ou profissionais que atendem a área rural se vêm às voltas com um aumento, difícil de suportar, de seu custo operacional.

Assim, a simples decisão de localizar uma praça de cobrança de pedágio num determinado Estado pode comprometer seriamente a competitividade das atividades econômicas nele localizadas e, por conseguinte, a competitividade do próprio Estado.

Dessa forma, pelas razões expostas, para tentar corrigir essa distorção, isentar do pagamento de tarifa de pedágio os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que exerçam atividades profissionais permanentes no Estado em que se localizar a praça de pedágio.

O benefício da isenção depende de cadastramento e identificação dos veículos pelo órgão executivo de trânsito com jurisdição no Estado onde se localizar a praça de pedágio.

Por essas razões, ante o exposto e tendo em vista a imensa relevância desta medida peço o sufrágio dos Alunos Pares para a aceitação, apreciação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, 29 de outubro de 2019.

Dep. BOCA ABERTA
PROS/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizado 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 autoriza, 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.

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 objetos 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.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Odacir Klein

PROJETO DE LEI N.º 5.960, DE 2019 (Do Sr. Roberto de Lucena)

Altera 9.277, de 10 de maio de 1996, que dispõe sobre a cobrança de pedágio no âmbito nacional.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3057/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que dispõe sobre a cobrança de pedágio no âmbito nacional, para dispor sobre o desconto nas tarifas de pedágio para os estudantes.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A Pagará o valor equivalente a 50% (cinquenta por cento) da tarifa de pedágio o 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.

§1º Para se beneficiar do desconto previsto no caput, na praça de cobrança de pedágio do Município em que reside ou trabalha e estuda, o usuário ou proprietário deverá ter o veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§3º O desconto fixado no caput deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§4º A reclamação referida pelo parágrafo anterior não suspenderá o desconto, independente de deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§5º O disposto no caput aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão”.
(NR)

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

JUSTIFICATIVA

Há um expressivo número de estudantes, especialmente os de baixa renda, que trabalham durante o dia e estudam à noite, muitas vezes necessitando se deslocar de suas residências ou de seu local de trabalho diretamente para escolas localizadas em municípios vizinhos cujas rodovias são administradas por concessionárias que cobram pedágios.

O Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015 regulamentou a Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013 e a Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013, dispondo sobre o benefício da meia-entrada para acesso a eventos artístico-culturais e esportivos e para estabelecer os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual.

Este louvável iniciativa esqueceu, porém, daqueles motoristas estudantes que, não dispondo de transporte coletivo adequado, com muito sacrifício, precisam passar diariamente por postos de pedágio única e exclusivamente para ter acesso aos seus locais de estudo.

Estes estudantes são o futuro de nosso país e nada mais justo que o benefício da meia-entrada em salas de cinema e em espetáculos seja também estendido para as tarifas de pedágio.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, 12 de novembro de 2019.

Deputado ROBERTO DE LUCENA
Podemos/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 4º Para a consecução dos objetos 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.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Odacir Klein

DECRETO Nº 8.537, DE 5 DE OUTUBRO DE 2015

Regulamenta a Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, e a Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013, para dispor sobre o benefício da meia-entrada para acesso a eventos artístico-culturais e esportivos e para estabelecer os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 84, caput, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 23 e no art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, e na Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013,

DECRETA:

Art. 1º Este Decreto regulamenta o benefício da meia-entrada para acesso a eventos artístico-culturais e esportivos por jovens de baixa renda, por estudantes e por pessoas com deficiência e estabelece os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, considera-se:

I - jovem de baixa renda - pessoa com idade entre quinze e vinte e nove anos que pertence à família com renda mensal de até dois salários mínimos, inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico;

II - estudante - pessoa regularmente matriculada em instituição de ensino, pública ou privada, nos níveis e modalidades previstos no Título V da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional;

III - pessoa com deficiência - pessoa que possui impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com outras pessoas;

IV - acompanhante - aquele que acompanha a pessoa com deficiência, o qual pode ou não desempenhar as funções de atendente pessoal;

V - Identidade Jovem - documento que comprova a condição de jovem de baixa

renda;

VI - Carteira de Identificação Estudantil - CIE - documento que comprova a condição de estudante regularmente matriculado nos níveis e modalidades de educação e ensino previstos no Título V da Lei nº 9.394, de 1996, conforme modelo único nacionalmente padronizado, com certificação digital e que pode ter cinquenta por cento de características locais;

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 147, DE 2020

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 13.103, de 2015, para definir novo critério de desconto de pedágio para veículo de carga que circule vazio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3057/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que “Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n - 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências”, para fixar novo critério de cobrança de pedágio para veículos de carga que circulem vazios.

Art. 2º A Lei nº 13.103, de 2015, passa a vigorar com o seguinte dispositivo:

“Art. 17-A. Os editais de licitação para a concessão de via rodoviária que forem publicados após decorrido um ano da data a partir da qual este dispositivo tiver passado a vigorar deverão prever que o valor do pedágio a ser cobrado de veículo de transporte de cargas que circule vazio corresponda à metade do valor da tarifa aplicável à sua categoria.

Parágrafo único. Para efeito do que dispõe o *caput*, um veículo de transporte de carga será considerado vazio se o seu peso bruto total, aferido antes da cobrança, não for superior à tara em mais de vinte por cento.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos dos veículos de carga que circulam vazios foi uma grande conquista da brava classe dos caminhoneiros, pressionada há diversos anos pelo aumento dos custos da atividade e pela estagnação da economia. É preciso fazer mais, e melhor, porém.

Muito embora desde 2001 (Lei nº 10.209) seja responsabilidade do embarcador arcar com o pagamento do pedágio, por intermédio da concessão antecipada do “vale-pedágio” ao condutor, na situação na qual o veículo circula vazio – retornando de uma entrega, por exemplo – esse direito não é garantido ao caminhoneiro. Resta-lhe, quando e se possível, acionar o sistema pneumático que permite a elevação de um, dois ou, frequentemente no caso de Combinação de Veículo de Carga – CVC, até três eixos do caminhão. Além da economia operacional obtida, nesse caso o condutor despende valor de pedágio correspondente apenas aos eixos do veículo em contato com o pavimento.

A solução legal adotada representou um avanço, obviamente, mas não veio sem deixar algumas lacunas e produzir efeitos adversos.

Inicialmente, é preciso lembrar que a suspensão de eixos não pode ou não costuma ser usada em veículos de transporte de pequeno porte. O caminhão “toco” é um exemplo. Por sua vez, veículos antigos que não possuem sistema automático de suspensão só podem ter eixo erguido mediante o uso de macaco hidráulico, o que cria dificuldades para o caminhoneiro. Além disso, cabe dizer que em chuva ou pista molhada a suspensão de eixos não é recomendada, pois diminui a segurança nas frenagens. Em todas essas hipóteses, o condutor não tem como ou não deveria se beneficiar da isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos, conferida pela Lei nº 13.711, de 2018.

Essas eram as lacunas. Vamos aos efeitos adversos.

Lamentavelmente, uma parcela dos condutores – minoritária, é verdade – tem se valido da isenção para reduzir o valor despendido com tarifa de pedágio, mesmo com o caminhão carregado. Contando com a facilidade para o acionamento do sistema que ergue eixos do veículo, a partir mesmo da cabine, alguns

motoristas se valem do recurso para transitar nas imediações de praças de pedágio, ultrapassando-as com um ou mais eixos do veículo erguidos e, claro, beneficiando-se com isso. O resultado dessa prática é desastroso, tanto para o pavimento quanto para o caminhão. Com efeito, avaliações indicam que o peso transmitido ao pavimento pelos eixos que permanecem ativos, estando o veículo carregado, costumam ultrapassar o limite legal, colocando em risco a integridade da via. Nos veículos, o excesso de peso nos eixos compromete componentes variados: suspensão, molas, pneus, barras de eixo e estrutura do semirreboque. Há mais, no entanto. Nessa condição (com eixos suspensos), o caminhão perde capacidade de desaceleração, precisando percorrer uma distância maior do que a usual para interromper sua marcha. Isto é: aumenta-se o risco de colisões e atropelamentos. Além disso, com pneus erguidos, o veículo perde estabilidade lateral em curvas, o que pode ser fatal no caso de um conjunto carregado.

Tendo em vista que não é fácil fiscalizar como cada condutor se porta com respeito ao manejo do sistema de suspensão de eixos, este projeto de lei traz à discussão uma proposta alternativa: para novos contratos, a isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos passaria a ser substituída por um desconto de 50% em relação ao valor cobrado para a categoria do veículo. Em outras palavras, se o caminhão estiver circulando sem carga, o valor da tarifa de pedágio que lhe será aplicada corresponderá à metade do valor previsto para sua categoria. Evita-se, com isso, que eixos suspensos sejam empregados como critério para identificar que um veículo circula vazio, sem carga. A aferição terá de se relacionar diretamente ao peso do veículo. Para a detecção do peso do veículo, o regulador poderá especificar o sistema tecnológico que julgue mais apropriado na época. Há, por exemplo, a possibilidade de se empregar balanças dinâmicas, que revelam o peso do veículo que se encontra em movimento. Outra opção é a aferição indireta, por meio de sistema que coleta dados a partir de uma *tag* ou algo similar que se acha no veículo de transporte. É essa a ideia do documento único eletrônico de transporte (DT-e), ou mesmo do Sistema de Identificação Automática de Veículos – SINIAV, previsto na legislação.

Por fim, dois aspectos. Primeiro: fixou-se o desconto em 50% para que nenhum tipo de veículo de carga seja obrigado a pagar, sob a nova metodologia, mais do que paga sob a metodologia atual (desconto aplicado em relação a eixos suspensos). Segundo: adotou-se como parâmetro para a conceituação de veículo vazio peso bruto total que não ultrapasse em mais de 20% a tara (peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, do conjunto roda/pneu sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas). Em geral, no caso

de caminhões do tipo pesado, o peso bruto total corresponde a três ou quatro vezes a tara. O limite aqui proposto, portanto, é bem conservador.

Sendo o que se tinha a dizer, pede-se o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 5 de fevereiro de 2020.

Deputado ABOU ANNI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018*)

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. (*Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018*)

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o *caput* deste artigo. (*Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833,*

de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018)

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º deste artigo, considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018)

§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.711, de 24/8/2018)

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018)

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o *caput* deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.711, de 24/8/2018)

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

.....
.....

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.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 2.107-12, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

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 e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório de embarque. [\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002\)](#)

.....

.....

LEI Nº 13.711, DE 24 DE AGOSTO DE 2018

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever isenção, em todo o território nacional, da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularém vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O art. 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularém vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º O disposto no caput deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput deste artigo.

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º deste artigo, considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), os veículos de transporte de cargas que circularém com eixos indevidamente suspensos.

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o caput deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos." (NR)

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

Brasília, 24 de agosto de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Torquato Jardim
Herbert Drummond
Esteves Pedro Colnago Junior
Eliseu Padilha

PROJETO DE LEI N.º 1.096, DE 2020 **(Do Sr. Charles Evangelista)**

Institui a isenção de pagamento de tarifa de pedágio em rodovias federais para os veículos que determina, quando o país for afetado por pandemia ou decretado estado de calamidade pública.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-851/2020.

PROJETO DE LEI nº , DE 2020
(Do Sr. Deputado Charles Evangelista)

Institui a isenção de pagamento de tarifa de pedágio em rodovias federais para os veículos que determina, quando o país for afetado por pandemia ou decretado estado de calamidade pública.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos do pagamento da tarifa de pedágio os veículos determinados nesta lei, desde que a praça esteja localizada em rodovia federal, durante o período de pandemia ou estado de calamidade pública reconhecido pelo Governo Federal.

Art. 2º Enquadram-se na isenção do artigo 1º:

I - veículos de carga que transportem alimentos e produtos essenciais;

II – veículos de propriedade de profissionais da área da saúde e da segurança pública.

§1º Considera-se profissionais da saúde para efeitos desta lei, os biólogos, nutricionistas, médicos, técnicos em enfermagem e enfermeiros, fisioterapeutas, profissional de educação física, assistentes sociais, dentistas, terapeutas ocupacionais, psicólogos, biomédicos, farmacêuticos, técnicos e tecnólogos em radiologia, agentes de saúde pública.

§ 2º Considera-se profissionais da área de segurança pública para efeitos desta lei, polícia federal; polícia rodoviária federal; polícia ferroviária federal; polícias civis; polícias militares e corpos de bombeiros militares; polícias penais federal, estaduais e distrital; membros das forças armadas e os guardas municipais.

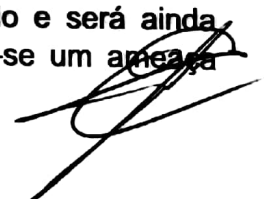
Art. 3º Para concessão da isenção de tarifa de que trata esta lei é necessária a comprovação da atividade exercida pelo profissional, através da apresentação de contracheque, carteira de trabalho ou qualquer outro documento hábil que comprove vínculo empregatício, na respectiva praça de pedágio.

Paragrafo único: Nos casos de transporte de cargas é necessário a comprovação dos produtos transportados, através de nota fiscal apresentada na respectiva praça de pedágio.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Desenvolvimento do Brasil já vem sendo afetado e será ainda mais diante da propagação rápida do Coronavírus, tornando-se um ameaça sem precedentes ao nosso país.



Como representante do povo, tenho a obrigação de apresentar soluções políticas acertadas, visando o progresso da nação em consonância com a manutenção de empregos para garantir a sobrevivência da população.

A frente do cenário crítico na saúde e na economia do país deve-se estabelecer políticas tarifárias que colaborem com os setores e classes que contribuem com o desenvolvimento nacional. Os setores que mais precisam de incentivos é o de transporte de cargas rodoviárias, assim como o da saúde e da segurança pública.

Pedágios são importantes para a obtenção de recursos necessários para a manutenção e conservação de rodovias, mas, a isenção apresentada se faz necessária, tendo em vista que a pandemia instalada no país tende a diminuir os produtos que são escoados pelas rodovias brasileiras, influenciando negativamente na economia, onerando demasiadamente o processo de produção e comercialização de bens e serviços.

O presente projeto de lei também se mostra imprescindível para facilitar o transporte de profissionais essenciais para contenção da crise que vivenciamos, pois é fato incontestável que os profissionais da área da saúde e da segurança pública formam um enorme contingente de trabalhadores, sendo estes indispensáveis ao processo civilizatório de nosso país.

A crise sanitária que impõe o Coronavírus nos insita a reconhecer que ser profissional da área da saúde ou da segurança pública significa, antes de tudo, é ser um profissional com vocação e missão especiais.

A isenção de pagamento de pedágio proposta visa, portanto, evitar a diminuição do fluxo comercial no país, estimular as operações comerciais e principalmente, proteger nosso país de uma possível recessão e garantir a preservação de serviços essenciais como a saúde e segurança pública, para tanto, peço a colaboração dos nobres parlamentares no sentido de aprovar o presente projeto de lei.

Brasília-DF, 30 de março de 2020.


Deputado **CHARLES EVANGELISTA**

PSL/MG

PROJETO DE LEI N.º 1.334, DE 2020

(Da Sra. Policial Katia Sastre)

Dispõe sobre a isenção da tarifa de pedágio nas vias rodoviárias federais em caso de grave perturbação da ordem pública ou da paz social, ameaçadas por grave e iminente instabilidade institucional ou atingidas por calamidades de grandes proporções da natureza, bem como em casos de comoção grave de repercussão nacional ou internacional, assim reconhecido por ato do poder executivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1096/2020.

§3º Aplica-se o disposto no caput aos militares das forças armadas em situações nas quais ocorram o seu emprego.

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

JUSTIFICAÇÃO

Em consonância com as diversas medidas que adotadas pela União e pelos Estados em combate à crise provocada pela COVID-19 e suas implicações para as forças de segurança pública e de saúde no ano de 2020, é necessário a regulação da matéria inclusive para outras crises futuras.

Como é de conhecimento público e notório, a segurança pública é papel primordial do Estado, a atividade exercida pelas forças de segurança em todos as esferas continua sendo amplamente necessária, ainda mais em casos graves como o ocorrido em 2020, visto que há uma grande necessidade da manutenção da ordem pública por parte dos agentes.

Os profissionais de saúde e segurança pública são os mais demandados e sacrificados, além de serem nossos combatentes da linha de frente na guerra contra as epidemias e fenômenos imprevisíveis, ressalta-se que esses profissionais ficam expostos a diversos tipos de perigo.

São conhecidos vários casos em que os profissionais de segurança foram expostos a efeitos nocivos altamente prejudiciais, como em Goiás no caso do Cesio-137 e mais recentemente no desastre da barragem em Brumadinho, em Minas Gerais, vários profissionais carregam sequelas até os dias de hoje.

Em momentos de pandemia com alta taxa de contaminação, os transportes públicos sofrem limitações para conter o contágio, e os trabalhadores sofrem com a diminuição do serviço, sendo razoável que aqueles que manterão sua atividade normalmente devem ter a opção facilitada de se locomover utilizando de veículo próprio.

Ao utilizar seu próprio veículo para locomoção, esses agentes de segurança pública aumentam seus custos, tanto devido ao combustível gasto, quanto ao valor dos eventuais pedágios entre suas residências e o local de trabalho.

Essa situação ocorre em âmbito nacional, atingindo todos os profissionais dos serviços de segurança pública e de saúde, tão necessários em momentos de crise, e que, registre-se, não são paralisados justamente por seu caráter essencial.

Por essas razões, encaminho o presente projeto de lei buscando diminuir os custos do exercício dessas profissões em épocas de emergência sanitária, e para facilitar o uso de veículos particulares nessas ocasiões para que nossos profissionais de Saúde e de Segurança Pública não tenham esse custo adicional e nem o perigo de contágio pela utilização dos transportes públicos, uma vez que já serão expostos no exercício da profissão.

Acredito tratar-se de medida excepcional, mas proporcional ao estado de calamidade instaurado por força desse tipo de epidemia, ou quaisquer outras catástrofes reconhecidas como tal.

Assim, a proposta é por demais justa e necessária. Conto com os nobres pares para aperfeiçoarmos e aprovarmos este Projeto.

Sala das Sessões, em de março de 2020.

**Policia! Katia Sastre
Deputada Federal
PL/SP**



PROJETO DE LEI N.º 1.374, DE 2020

(Da Sra. Rosana Valle)

Dispõe sobre a suspensão temporária de cobrança de tarifa de pedágio no território nacional, em casos de calamidade pública decretada nos termos da Lei Federal nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1096/2020.

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2020

(Da Sra. Dep. Rosana Valle)

Dispõe sobre a suspensão temporária de cobrança de tarifa de pedágio no território nacional, em casos de calamidade pública decretada nos termos da Lei Federal nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Em casos de calamidade pública, decretada para enfrentamento de emergência sanitária, de que decorra quarentena ou medidas de isolamento social, conforme dispõe a Lei Federal nº 13.979/2020, a partir da publicação do decreto instituidor, nacional ou estadual, deverá ocorrer a suspensão das tarifas de pedágios pelo tempo que durar a medida excepcional, no território em que produzir efeitos o ato administrativo da autoridade competente.

Parágrafo único. O benefício previsto no *caput* deste artigo aplica-se somente aos veículos utilitários destinados ao transporte e distribuição de bens essenciais à coletividade.

Art. 2º Fica excepcionado o disposto no art. 35 da Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nos casos de pandemias e epidemias que derem causa a decretação do estado de calamidade pela autoridade federal prevista no artigo anterior.

Art. 3º As disposições contidas nesta lei aplicar-se-ão ao enfrentamento de emergências de saúde pública em caso de outras pandemias ou epidemias.

Art. 4º O Poder Executivo deverá regulamentar a presente lei no prazo máximo de 10 (dez) dias, dispondo, especialmente, sobre os bens considerados essenciais.

Art. 5º Caberá ao órgão de defesa do consumidor competente fiscalizar o efetivo impacto no preço final dos produtos essenciais, que devem ser repassados aos consumidores, por imposição desta lei, tomando as medidas legais necessárias para evitar as práticas abusivas previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogados as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Diante da pandemia caracterizadora de emergência nacional e internacional, conforme o hodierno caso do novo coronavírus (covid-19), mas sem embargo a fenômenos futuros de mesma natureza, é medida que se impõe frente as nefastas consequências econômicas e sociais, estabelecer providências que facilitem e desonerem a circulação de bens essenciais à população brasileira, visando a preservação do estado de bem estar social e a dignidade humana.

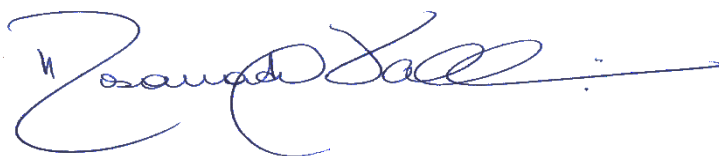
A desoneração pretendida objetiva impactar os preços de bens essenciais com a finalidade de diminuí-los, tendo em vista a indispensabilidade do consumo de tais bens pela população.

Sendo assim, caracterizará um abatimento no custo de operação que atualmente encarece os valores arcados pelo consumidor final, prejudicando, sobremaneira, os economicamente hipossuficientes neste contexto de crise que tem ocasionado a perda da capacidade econômica de diversas coletividades de

nossa sociedade, tais como: desempregados, profissionais informais, autônomos, dentre outros.

Desta forma, o presente projeto viabilizará, neste momento de aguda crise, a concretização dos objetivos da República contidos no art. 3º da Constituição Federal, dentre eles a construção de uma sociedade mais justa e solidária, assim como a diminuição de impactos negativos nas famílias brasileiras menos favorecidas. Contribui, desta feita, com um processo histórico e social de erradicação da pobreza e combate aos efeitos das desigualdades sociais, sobretudo no que tange aos bens mais essenciais para o consumo humano configurando, igualmente, medida de interesse nacional.

Sala das Sessões, em de de 2020.



Deputada **ROSANA VALLE**

PSB-SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

.....
 Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

- I - independência nacional;
- II - prevalência dos direitos humanos;
- III - autodeterminação dos povos;
- IV - não-intervenção;
- V - igualdade entre os Estados;
- VI - defesa da paz;
- VII - solução pacífica dos conflitos;
- VIII - repúdio ao terrorismo e ao racismo;
- IX - cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;
- X - concessão de asilo político.

Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

LEI Nº 13.979, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2020

Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância

internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as medidas que poderão ser adotadas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019.

§ 1º As medidas estabelecidas nesta Lei objetivam a proteção da coletividade.

§ 2º Ato do Ministro de Estado da Saúde disporá sobre a duração da situação de emergência de saúde pública de que trata esta Lei.

§ 3º O prazo de que trata o § 2º deste artigo não poderá ser superior ao declarado pela Organização Mundial de Saúde.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - isolamento: separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou de bagagens, meios de transporte, mercadorias ou encomendas postais afetadas, de outros, de maneira a evitar a contaminação ou a propagação do coronavírus; e

II - quarentena: restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de contaminação das pessoas que não estejam doentes, ou de bagagens, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de contaminação, de maneira a evitar a possível contaminação ou a propagação do coronavírus.

Parágrafo único. As definições estabelecidas pelo Artigo 1 do Regulamento Sanitário Internacional, constante do Anexo ao Decreto nº 10.212, de 30 de janeiro de 2020, aplicam-se ao disposto nesta Lei, no que couber.

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

(Vide Lei nº 12.783, de 11/1/2013)

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do art. 21 e no inciso XI do art. 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.660, DE 2020
(Do Sr. Heitor Freire)

Permite ao poder público, a nível federal, isentar da cobrança de pedágio nas rodovias federais os transportadores itens essenciais durante decretação de estado de calamidade pública em razão de epidemia.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-851/2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Em caso de decretação de estado de calamidade pública em razão de epidemia, o poder público a nível federal poderá isentar os transportadores de itens essenciais da cobrança de pedágio nas rodovias federais.

Parágrafo único – São considerados itens essenciais todos aqueles necessários para o combate da epidemia, além de medicamentos, materiais hospitalares, produtos alimentícios, de higiene e de limpeza, e qualquer outro cujo

desabastecimento possa agravar ou comprometer o combate da epidemia.

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

JUSTIFICAÇÃO

A decretação de calamidade pública decorrente da COVID-19 trouxe ao Brasil e ao mundo uma quebra de paradigmas. A pandemia colocou em cheque o mundo globalizado e apresenta um verdadeiro esforço de guerra em proporção global contra um inimigo invisível.

Neste sentido, os cientistas e pesquisadores são claros em afirmar que os países que combaterem o vírus com a seriedade e esforço que ele requer serão os primeiros a vencer a pandemia. Por esta razão, a adoção de medidas extremas, ainda que temporárias, são necessárias.

É claro, portanto, que é preciso facilitar o trabalho daqueles heróis que prestam serviços essenciais. Ainda que expostos, os caminhoneiros são responsáveis para que os equipamentos médicos cheguem aos hospitais e postos de saúde. São eles também que evitam que os nossos mercados fiquem desabastecidos, seja com alimentos, seja com itens de higiene pessoal ou de limpeza, esses últimos muito importantes para evitar o alastramento da doença.

Diante do exposto, é imperiosa a necessidade permitir ao poder público a nível federal de isentar, enquanto o estado de calamidade pública decorrente da COVID-19 perdurar, os caminhoneiros que transportam itens essenciais durante a epidemia da cobrança de pedágio nas rodovias federais, já que se trata de um serviço essencial à manutenção da sociedade brasileira.

Confiante que esse momento difícil será atravessado, este parlamentar pede aos nobres colegas que a presente medida seja adotada e diante da importância e efetividade dos efeitos que tende a produzir, conclama os nobres pares à aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 07 de abril de 2020.



Deputado HEITOR FREIRE

PROJETO DE LEI N.º 4.219, DE 2021

(Do Sr. Chico D'Angelo)

Altera § 2º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3057/2015.



PROJETO DE LEI Nº 2021
(Do Senhor Chico D'Angelo)

Altera § 2º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

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 táxi.

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 cadastrados como taxis”.
(NR)

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

JUSTIFICATIVA

A presente proposição não tem como objetivo oferecer privilégio a categoria dos profissionais motoristas de taxis, mas corrigir uma injustiça com tais profissionais, que em muitos casos trafegam em rodovias federais três, quatro vezes ao dia, chegando a pagar dezesseis taxas de pedágio, dependendo da quantidade de praças instaladas no trecho trafegado. Obrigando muitas vezes, o motorista no contrato da viagem, mesmo não estando prescrito em lei, já informar ao passageiro que a corrida terá o acréscimo, para que seu prejuízo não se torne ainda maior.

Muito se argumenta que, na prática, a tarifa de pedágio é acrescida ao valor da corrida, o que mitiga suposto efeito negativo do pedágio no ganho auferido pelos taxistas. Ora, na verdade, ainda que o taxista acrescente o valor do pedágio na corrida – o que depende do regulamento que tem de seguir no âmbito municipal – deve-se ter em conta que, no percurso de volta, ele pode retornar com o carro vazio, o





CÂMARA DOS DEPUTADOS

que é especialmente comum quando a corrida alcança outro município, onde não se permite pegar passageiro, sem a devida licença. Vejam que, nesse caso, o taxista tem, sim, de suportar o ônus do pedágio.

Consideremos, agora, o ambiente de forte concorrência na prestação de serviços individuais de transporte de passageiros, surgido com o ingresso no mercado dos chamados aplicativos de transporte. Ao contrário do serviço de táxi, remunerado com base no taxímetro, equipamento que não considera as peculiaridades de cada percurso, os aplicativos têm toda a condição de adaptar as tarifas praticadas aos trajetos solicitados, cobrando mais, portanto, quando a viagem implicar na passagem de praça de pedágio.

Além disso, podem embarcar passageiro fora da jurisdição municipal. Como atuam em qualquer cidade, os motoristas de aplicativos podem deixar passageiro em outro município e, imediatamente, ali mesmo, embarcar alguém que esteja à procura de seus serviços. A situação, como se nota, é iníqua.

Isentar os taxistas não se trata de privilégio, mas sim de dar instrumentos para que o serviço de táxi seja mais acessível à população e um incremento nos ganhos dos taxistas. É importante lembrar que se trata de uma profissão desgastante, cujo profissional está sujeito a estresse constante. Além disso, também são alvos da violência desenfreada que assola o nosso País.

Então, para que não haja penalização ao passageiro e por outro lado, também ao motorista que na maioria das vezes tem esse ofício como única fonte de renda, podemos concluir que é extrema injustiça a cobrança do pedágio desta categoria. Esperamos contar com o apoio dos meus ilustres pares para aprovarmos a presente proposição.

Sala das Sessões, 30 de novembro de 2021.

Deputado CHICO D'ÁNGELO
PDT-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Chico D'Ángelo
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212699776400>

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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 rodoviários que trata o § 1º do artigo 1º dêste 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 dêste Decreto-lei.

Art. 11. Êste 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

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.



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

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



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







CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.057, DE 2015

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.057/2015 e dos apensados PL 3114/2015, PL 8551/2017, PL 4476/2019, PL 5728/2019, PL 5960/2019, PL 147/2020, PL 4219/2021, PL 1096/2020, PL 1660/2020, PL 1334/2020 e PL 1374/2020, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alê Silva, Alex Santana, Carlos Chiodini, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Lucas Gonzalez, Márcio Labre, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Bosco Costa, Carlos Gomes, Cezinha de Madureira, Darci de Matos, Dra. Soraya Manato, Evair Vieira de Melo, Gutemberg Reis, Jaqueline Cassol, João Maia, Leônidas Cristino, Neucimar Fraga, Ricardo Barros, Tereza Cristina, Tito, Victor Mendes e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

