



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 984, DE 2003**

**(Do Sr. Luiz Sérgio)**

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

### **DESPACHO:**

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 6745/2002 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 6745/2002 O PL 984/2003 E, EM SEGUIDA, APENSE-O AO PL 284/2003.

### **APRECIÇÃO:**

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

(\*) Atualizado em 14/02/2023 em virtude de novo despacho.

**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2003**  
**(Do Sr. LUIZ SÉRGIO)**

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que “dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências”, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

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

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

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

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

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

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **“10. Liberdade de locomoção**

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em                      de                      de 2003.

Deputado LUIZ SÉRGIO

300042.065

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

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

.....  
**TÍTULO II  
OS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

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

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

.....  
XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;  
.....

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

Dispõe sobre o Pedágio em Rodovias  
Federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º, do artigo 2º, do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, e tendo em vista o que dispõe o inciso II do Artigo 20 da Constituição,

**DECRETA:**

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do art. 20, Inciso II da Constituição, instituir cobrança de pedágio, que será devido pelos condutores de veículos automotores que utilizem vias públicas, integrantes do sistema rodoviário federal.

§ 1º Poderão ser submetidas ao pedágio:

- a) estradas bloqueadas ou rodovias expressas;
- b) pontes, viadutos, túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto.

§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático.

§ 3º O Governo Federal, por intermédio dos órgãos competentes, poderá, excepcionalmente, autorizar o trânsito de semoventes em rodovias e obras rodoviárias de que trata este artigo, mediante pagamento de tarifa de pedágio e obedecidas as cautelas que a autoridade administrativa determinar.

Art. 2º A cobrança de pedágio será precedida da verificação técnico-econômica de viabilidade e rentabilidade.

Art. 3º As tarifas de pedágio serão estabelecidas, anualmente, em tabelas aprovadas pelo Ministro dos Transportes, ouvido o Conselho Nacional de Transportes e mediante proposta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

.....

.....

## LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

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

.....

### CAPÍTULO III DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

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

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

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

Parágrafo único. (VETADO)

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

### CAPÍTULO IV DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º (VETADO)

.....

.....

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

**LEI Nº 4.044, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002.**

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

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

**D E C R E T A:**

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

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

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

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

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

DEPUTADA GRAÇA MATOS

1ª Vice-Presidente no

Exercício da Presidência

Autor: Deputado Paulo Ramos

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------