



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 284, DE 2003

(Dos Srs. Laura Carneiro e Hildo Rocha)

Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais; PARECERES DADOS AO PL 3925/1997 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 284/2003, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3925/1997 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 284/2003 DO PL 3925/1997, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD)

APRECIAÇÃO:

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

(*) Atualizado em 14/02/2023 em virtude de novo despacho e apensados (7)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes - PL 3925/97:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação - PL 3925/97:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Votos em separado (2)

IV - Projetos apensados: 800/03, 902/03, 984/03, 1057/03, 1195/03, 1245/03 e 1762/03

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003
(Da Sra. LAURA CARNEIRO)

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

estabelecida por esta lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em de de 2003.

Deputada Laura Carneiro

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

DECRETO-LEI N° 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969.

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

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

§ 1º Poderão ser submetidas ao pedágio:

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

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

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

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

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997

(APENSOS OS PROJETOS DE LEI Nº 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03)

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Autor: Deputado ARLINDO CHINAGLIA

Relator: Deputado MÁRIO NEGROMONTE

I - RELATÓRIO

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

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

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

Deve-se ter em mente que as rodovias federais não foram concebidas para atender à circulação local. Para isso existem as vias urbanas e as estradas municipais. É responsabilidade do Município, e não da União, garantir acessibilidade a pontos de seu território. A par disso, a isenção proposta pode gerar injustiça, na medida em que se deixa de estabelecer uma relação mínima entre uso e pagamento. Ou seja, veículos de transporte de determinado município poderiam atuar sem qualquer ônus no tráfego intermunicipal (considerando que as praças de pedágio são distantes umas das outras), enquanto veículos de localidades vizinhas sofreriam com os encargos do pedágio.

Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, do Deputado Cunha Bueno - Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

O critério de avaliação de custos de manutenção de pavimentos leva em consideração o volume de veículos pesados que trafegam sobre esse pavimento, dimensionando-o de acordo com a carga a que será submetido ao longo de sua vida útil. Dessa forma, é de fácil entendimento que um caminhão não “desgasta” o pavimento apenas 2 vezes mais que um automóvel e, sim, até 50 vezes mais que um automóvel. Por exemplo, um caminhão de 5 eixos, que transporta 27 toneladas (peso bruto total de aproximadamente 45 toneladas), atua sobre o pavimento o equivalente a 35 automóveis médios (peso bruto total de 1,3 toneladas, aproximadamente). Portanto, este caminhão deveria pagar o equivalente a 35 automóveis (o que não ocorre, pois significaria, na prática, um valor de tarifa inviável para este tipo de veículo).

Podemos concluir que a proposta deste tipo de “limite”, na verdade, induz a um subsídio aos veículos comerciais de cargas pelos usuários de automóveis, que pagariam pelos danos causados às rodovias sem terem sido responsáveis por eles.

Projeto de Lei nº 78, de 1999, do Deputado Enio Bacci - Isenta do pagamento de pedágios, em todo território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

Os serviços prestados pela concessionária não se limitam ao período das 5 às 24 horas. Estão presentes durante todas as 24 horas do dia. Os caminhões desgastam o pavimento, independentemente do horário que trafegam pela rodovia. Além disso, poderiam ocorrer acidentes com os caminhões que estacionassem em acostamentos próximos às praças de pedágio, aguardando a hora em que vigoraria a isenção do pedágio. Esta prática também aumentaria o comércio ambulante na rodovia, a prostituição e os assaltos. Tal medida, adotada pela DERSA/SP no período de 1980 a 1984, foi revogada pelos mesmos motivos acima expostos.

Projeto de Lei nº 737, de 1999, do Deputado Augusto Nardes - Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

Os serviços são prestados ao usuário, independentemente da freqüência que o mesmo utiliza a rodovia. Esta medida dará tratamento diferenciado a um determinado segmento de usuários em detrimento de outros. Vai gerar inúmeras demandas judiciais.

Projeto de Lei nº 954, de 1999, do Deputado Luiz Ribeiro – Altera a Lei nº 9.277, de 1996, para determinar que a distância mínima entre as praças de pedágio de uma rodovia seja de cem quilômetros e, ainda, que em praças de cobrança localizadas em área urbana seja franqueada a passagem de moradores e empresas locais.

Em relação à isenção proposta, reiteramos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997. Quanto à localização das praças de pedágio, bom notar que a fixação de

condicionantes para sua determinação, em lei, pode gerar distorções nas estruturas tarifárias. Limitar ou preestabelecer a localização de praças de pedágio sem estudos detalhados pode ocasionar um tratamento desigual aos usuários das rodovias.

A cobrança de pedágio é mais justa quanto todos pagam proporcionalmente ao desgaste causado à rodovia. Quanto mais usuários pagam, menor será a tarifa de pedágio na praça. Se tecnicamente fosse possível, o ideal seria a cobrança por quilômetro percorrido, pois, assim, quem utilizasse 100 km da rodovia não pagaria a mesma tarifa de quem utilizasse 180 km, por exemplo. Em resumo, preestabelecer limites das praças de pedágio sem estudos técnicos e econômicos pode gerar desigualdades e distorções.

Projeto de Lei nº 1.177, de 1999, do Deputado Luís Eduardo - Dispõe sobre critérios para fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, do Deputado Wagner Salustiano - Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social e profissional. Além disso, qualquer isenção não prevista em contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, alterando os encargos da concessionária e ainda podendo onerar os valores de tarifas cobradas dos demais usuários não “beneficiados” por essa medida.

A par disso, a fiscalização dessa proposta seria muito difícil. Em automóveis que se aproximassesem de uma praça de pedágio, poderia haver troca de motoristas, com o “estudante” ocupando a direção, quando passasse pela praça, com perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos em acostamentos ao longo da rodovia.

Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, do Deputado Carlos Santana - Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de

pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

Relacionamos pontos importantes do projeto e nossa avaliação a respeito:

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

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

Caso seja incorporada tal medida à nossa legislação, estaremos condenando o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias a repetir os erros que o Programa do Governo Mexicano cometeu, tornando-se exemplo, no mau sentido, para o setor.

Lançar projetos de concessão de rodovias completamente novas, as conhecidas rodovias fechadas, exige alto volume de recursos para financiar a construção. Durante esse período, que pode durar até 4 anos para sua conclusão e início de operação, as tarifas costumam ser extremamente elevadas, acima da capacidade de pagamento dos usuários de rodovias. Isso contribui decisivamente para inviabilidade desse tipo de empreendimento.

O que ocorreria na realidade do mundo dos negócios é que não haveria interessados em investir e financiar tal realização, nas tais rodovias denominadas “fechadas”.

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

A limitação de distância entre praças de pedágio é, por si só, um grande erro de estrutura tarifária. A estrutura da utilização das rodovias, principal gerador das necessidades de investimentos e custos operacionais, está diretamente ligada à extensão das rodovias e ao desgaste causado pelos veículos que trafegam por ela. Valem aqui os comentários já feitos a respeito do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

“IV – qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;”

A fixação de condicionantes para determinação da localização de praças de pedágio pode gerar distorções na estruturas tarifárias, similares às mencionadas no inciso III. A proibição de implantação de praças de pedágio em rodovias que cortam cidades ou conglomerados urbanos pode criar um tratamento desigual para os usuários das rodovias, conforme já comentado na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

“VIII – seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego;”

Nos programas de concessão de rodovias no Brasil, tais investimentos já são exigidos dos concessionários contratados. São realmente soluções que trazem benefícios imediatos aos usuários. Estabelecer um limite mínimo entre os sistemas de comunicação para os usuários é um erro. A distância entre os dispositivos (painéis de mensagens, Call Boxe e sinalização dinâmica), depende muito de cada projeto e de sua viabilidade econômico-financeira. Lembramos que exigências e especificações não respaldadas por estudos técnicos e econômicos podem gerar custos adicionais aos usuários, custos que estarão expressos nas tarifas de pedágio.

Lembramos que algumas soluções recentes podem trazer o benefício esperado, como, por exemplo, a Rádio Estrada, que divulga informação em tempo real e integral para o usuário que está na rodovia.

“Art. 6º § 1º - O veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento de pedágio.”

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social, profissional e no caso específico de veículos de carga, independentemente do tipo de produto que transportam. Além disso, qualquer isenção não prevista no contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, conforme já salientado no exame do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Além disso, a fiscalização dessa proposta seria bastante difícil. Como seria feita a verificação da carga dos caminhões em plena praça de pedágio? Seria um perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos na praça ou em acostamentos próximo a elas.

“§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem com produtos agrícolas destinados à exportação, medicamentos essenciais à saúde da população, material didático para educação básica, será estabelecido, no máximo, o valor de até 50% da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 3º- o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior a 50% da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em 40% o valor por veículo de passeio ou automóvel.”

Valem os mesmo comentários já feitos com relação ao Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

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

Os argumentos anteriormente colocados já demonstram as diversas restrições à aplicação, na prática, do art. 3º desse projeto de lei.

Projeto de Lei nº 1.847, de 1999, do Deputado Dino Fernandes - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel – táxis, em rodovias federais.

Cabem aqui, novamente, os argumentos já apresentados quando da análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.977, de 1999, do Deputado Vivaldo Barbosa – Determina que o Poder Público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto da concessão, seja ponte, estrada ou viaduto.

Aplica-se à proposta a análise referente ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, antes comentado.

Projeto de Lei nº 1.995, de 1999, do Deputado Glycon Terra Pinto - Concede isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Os contratos de concessão já possuem cláusulas nas quais está definido, entre outras exigências, o tempo máximo de espera nas filas das praças de pedágio.

Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos - Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

Novamente, apresentamos os mesmos argumentos utilizados no projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Projeto de Lei nº 3.229, de 2000, do Deputado Airton Roveda - Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, túnel ou viaduto que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

A cobrança de pedágio em rodovias de pista simples já foi objeto de discussão pelo TCU. A Decisão nº 421, de 2001, do Tribunal, deixa claro que não há qualquer restrição legal à cobrança de pedágio em rodovia com apenas duas faixas de rolamento. A proposta desencadearia enorme confusão nos programas de concessão rodoviária hoje em vigor, inviabilizando os mesmos.

Projeto de Lei nº 3.444, de 2000, do Deputado Eunício Oliveira - Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

O Selo-Pedágio foi uma prática adotada nos anos 80 pelo DNER e o fracasso dessa forma de gerar recursos, ampliar, manter e administrar as nossas rodovias faz parte dos anais da história da administração de rodovias no Brasil.

A falsificação do Selo-Pedágio e a má fiscalização fomentaram a corrupção durante os anos em que ele existiu, além dos recursos não terem sido, de fato, aplicados nas rodovias.

Projeto de Lei nº 4.144, de 2001, do Deputado Luiz Bittencourt - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.421, de 2001, do Deputado Dr. Heleno - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

Novamente, lança-se mão dos argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 4.545, de 2001, do Deputado Oliveira Filho - Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

A cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. A concessão de qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, que geraria, por consequência, um aumento das tarifas de pedágio. A par disso, vale dizer que o legislador federal não pode estabelecer descontos no pagamento do IPVA, tributo estadual.

Projeto de Lei nº 4.485, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Modifica o § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que “ dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências”, de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 5.555, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Isenção de pedágio para os transportadores de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.457, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho - Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para táxis, vans e transporte de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 6.264, de 2002, do Deputado Paulo José Gouvêa - Fixa a cobrança de 70% do valor do pedágio para o veículo de transporte de carga que estiver transitando sem carregamento.

Na maior parte dos contratos hoje em vigor, não é cobrada tarifa sobre eixos suspensos dos caminhões. Portanto, no caso de veículo sem carga, o mesmo poderá levantar um ou mais eixos, não lhe sendo imputada cobrança sobre os mesmos. Nos contratos em que são cobrados todos os eixos existentes dos caminhões, independentemente se estão levantados ou não, a cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, alterando os encargos da concessionária e aumentando a tarifa básica de pedágio.

Projeto de Lei nº 6.572, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791 de 1969 isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na análise do projeto anterior.

Projeto de Lei nº 6.745, de 2002, do Deputado Bispo Wanderval - Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

Válidos, para o exame da proposta, os argumentos já apresentados na apreciação do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.750, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar da taxa de pedágio em rodovias federais, veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

Destacamos os mesmos argumentos já apresentados quando do exame do Projeto de Lei nº 78, de 1999.

Projeto de Lei nº 6.790, de 2002, do Deputado Márcio Matos – Proíbe a cobrança de pedágio dos veículos registrados nos municípios onde existirem praças de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 6.877, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.062, de 2002, do Deputado Luiz Antônio Fleury – Determina que o maior valor cobrado de tarifa de pedágio não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, aplicável aos automóveis e caminhões leves de até dois eixos.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Projeto de Lei nº 7.096, de 2002, do Deputado Luiz Ribeiro – Proíbe a cobrança de pedágio para caminhões de carga, em todo território nacional.

Reiteramos os argumentos apresentados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, e do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 7.159, de 2002, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 7.447, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho – Determina que a tarifa de pedágio seja estabelecida em função da tonelagem do veículo, considerado seu peso próprio e a carga.

De pronto, vale dizer que se trata de proposta de dificílima execução, a qual exigiria a colocação de balanças em todas as praças de pedágio. De fato, não seria confiável o sistema proposto no projeto, que admite como comprovação do peso do veículo documento emitido pelos postos de pesagem presentes nas rodovias. Além de muitos deles não estarem funcionando, há de se supor que possa haver movimentação de carga nos veículos entre os postos de pesagem e as praças de pedágio.

De outra parte, permanecem válidos os comentários feitos à propósito da análise do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Projeto de Lei nº 284, de 2003, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 800, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Isenta do pagamento de pedágio em rodovia federal o veículo registrado em município onde esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Projeto de Lei nº 902, de 2003, do Deputado Rogério Silva – Proíbe a cobrança de pedágio pela utilização de rodovia, ponte, viaduto ou túnel que não possuam, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.229, de 2000.

Projeto de Lei nº 984, de 2003, do Deputado Luiz Sérgio

– Altera o Decreto-lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, com o intuito de determinar que as praças de pedágio sejam localizados em pontos específicos da via.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.057, de 2003, do Deputado Reinaldo

Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio a veículos de duas rodas e a veículos conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Projeto de Lei nº 1.195, de 2003, do Deputado Vieira

Reis – Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

O pagamento do pedágio deve estar relacionado ao uso que se faz da rodovia. Na medida em que esse parâmetro é rompido, injustiças podem ocorrer, principalmente pelo fato de se beneficiar quem mais usa a rodovia e, consequentemente, quem mais a desgasta. Além disso, deve-se lembrar da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em execução, para a aplicação da medida, o que provocaria aumento da tarifa básica.

Projeto de Lei nº 1.245, de 2003, do Deputado Paulo

Magalhães - Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

Prevalecem os mesmo argumentos relacionados na análise do projeto anterior.

Projeto de Lei nº 1.762, de 2003, do Deputado Coronel Alves – Dispõe sobre a taxa de pedágio a ser cobrada nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais e dá outras providências.

Apresentamos os mesmos argumentos utilizados no Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

Além dos projetos apensados existem no processo 10 emendas apresentadas ao PL 1.421/99, quando este ainda tramitava isoladamente, emendas essas oferecidas em 1999, nos termos do inciso I do art. 119 do Regimento Interno, além das Emendas nº 01/98 e 01/99, anexas ao PL 3925/97.

Feitas as observações específicas, necessárias à avaliação de cada projeto, julgamos conveniente tecer alguns comentários gerais sobre a situação da infra-estrutura rodoviária brasileira e os programas de concessão rodoviária.

Cabe assinalar, em primeiro plano, que os investimentos na malha rodoviária federal tiveram uma redução, nos últimos vinte e cinco anos, de aproximadamente 50%, ao passo que, no mesmo período, a frota de veículos multiplicou-se por oito. Ocorre, assim, que o uso das rodovias é bastante intenso – 96% do transporte de passageiros e 62% do transporte de cargas dá-se por esse meio -, mas em condições desfavoráveis, o que pode gerar aumento de até 38% no custo operacional dos veículos, 58% no consumo de combustível, 100% no tempo de viagem e 50% no índice de acidentes – dados do IPEA.

Essa sorte de coisas foi preponderante para a implantação dos programas de concessão rodoviária no país, alternativa para a manutenção e o melhoramento de estradas com maior fluxo de veículos. Além de possibilitar a recuperação e a modernização de trechos rodoviários vitais para a economia brasileira, com capital privado, as concessões de rodovias proporcionaram redução do custo de transporte, aumento da segurança (em apenas um ano o número de mortos foi reduzido em 34%), geração de empregos (44.264 postos de trabalho – dados de 2001), programas sociais (220 mil pessoas atendidas em

comunidades carentes), e aumento do volume de arrecadação tributária do Poder Público (IR, PIS, COFINS e ISS).

Em que pese a existência de críticos dos programas de concessão rodoviária, vale notar que no *ranking* das melhores rodovias do país, desenvolvido pela CNT, a grande maioria é de rodovias concedidas à iniciativa privada (quatro, das seis primeiras colocadas). Além disso, de acordo com pesquisa realizada pelo DataFolha, o índice de usuários satisfeitos com os serviços prestados pelas concessionárias é de 86%, percentual bastante expressivo. Por fim, não se pode acusar os programas implantados no país de serem amparados por tarifas extorsivas. Ao contrário. No Brasil, as tarifas correspondem a 0,017 dólares por quilômetro, em média. Nos EUA, esse valor sobe para 0,027, na Espanha, para 0,079, no Japão, para 0,159 e, no México, para 0,220. A par disso, é bom lembrar que as concessionárias brasileiras prestam alguns serviços não oferecidos pelas suas congêneres internacionais, casos dos atendimentos médico e mecânico.

Conclusão

Visto nenhuma das iniciativas apresentar conteúdo que possa contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país, votamos pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.925, de 1997, 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03 e, também pela rejeição de todas as Emendas apresentadas na Comissão.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2003.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.925/97, os de nºs. 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.977/99, 1.995/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03 , apensados, e as emendas apresentadas na Comissão, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Almir Sá, Antonio Nogueira, Átila Lins, Chico da Princesa, Cleuber Carneiro, Fernando Gonçalves, Francisco Appio, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Jorge Boeira, Lael Varella, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Milton Monti, Osvaldo Reis, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Guilherme Menezes, Isaías Silvestre, João Magalhães, Jonival Lucas Junior, Leandro Vilela, Marcos Abramo e Professor Irapuan Teixeira.

Sala da Comissão, em 19 de novembro de 2003.

Deputado ROMEU QUEIROZ

Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI N^º 3.925, DE 1997

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

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Autor: Deputado Arlindo Chinaglia
Relator do Vencedor: Deputado Francisco Dornelles

PARECER VENCEDOR

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 3.925-A, de 1997, dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Na Comissão de Viação e Transportes, fora aprovado por unanimidade o parecer do Relator, Dep. Mário Negromonte, pela rejeição do Projeto, do PL 78/1999, do PL 737/1999, do PL 954/1999, do PL 1177/1999, do PL 1310/1999, do PL 1421/1999, do PL 1847/1999, do PL 1977/1999, do PL 1995/1999, do PL 2695/2000, do PL 3229/2000, do PL 3444/2000, do PL 4740/1998, do PL 4144/2001, do PL 4421/2001, do PL 4485/2001, do PL

4545/2001, do PL 5555/2001, do PL 6264/2002, do PL 6457/2002, do PL 6572/2002, do PL 6745/2002, do PL 6750/2002, do PL 6790/2002, do PL 6877/2002, do PL 7062/2002, do PL 7096/2002, do PL 7159/2002, do PL 7447/2002, do PL 284/2003, do PL 800/2003, do PL 902/2003, do PL 984/2003, do PL 1057/2003, do PL 1195/2003, do PL 1245/2003, e do PL 1762/2003, apensados, e das emendas apresentadas na Comissão.

Recebido nesta Comissão, o Projeto é analisado quanto à sua adequação orçamentária, observado o disposto no art. 54, do Regimento Interno.

Designado relator o Deputado Eduardo Cunha, apresentou parecer pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e, no mérito, pela aprovação do Projeto e dos PL's nºs 6.790/02 e 800/03, apensados, com Substitutivo, e pela rejeição dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados.

Em reunião de 07 de dezembro de 2005, fora rejeitado o parecer contra os votos dos Deputados Eduardo Cunha, João Magalhães, Marcelino Fraga, José Militão, Antonio Cambraia e Benedito de Lira.

Na mesma oportunidade me foi designada a tarefa de relatar o voto vencedor.

II – VOTO VENCEDOR

O voto é pela incompatibilidade e inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, em razão da inexistência de programação, tanto na Lei do Plano Plurianual, na Lei de

Diretrizes Orçamentárias, na Lei Orçamentária Anual, na Lei Complementar nº 101, de 2000 – LRF, bem como os dispositivos constitucionais pertinentes, façamos as seguintes considerações.

O regime de concessão da prestação de serviços públicos é regulamentado pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Esta norma legal determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às suas prescrições, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Relativamente aos contratos de concessão de rodovias federais não delegadas, a União pode ter dois tipos de receitas, cobradas da concessionária: a verba de fiscalização da concessão e o pagamento de outorga da concessão. A remuneração da concessionária se dá por meio da cobrança da tarifa de pedágio ou de outras fontes de receita alternativas, caso previstas no edital de licitação. Consoante a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, não houve cobrança de outorga no caso dos contratos de concessão atualmente por ela administrados.

Toda concessão de serviço público é objeto de prévia licitação e deve ser formalizada mediante contrato. As concessionárias encontram-se legalmente resguardadas quanto à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato. Com efeito, a Lei nº 8.987/95 prevê, no art. 9º, § 2º: “*Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.*”

O §3º desse artigo complementa: “*Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.*”

Ainda a esse respeito, o art. 65, § 5º, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, reforça: “*Quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, bem como a superveniência de disposições legais, quando ocorridas após a data da apresentação da proposta, de comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso.*”

Caso fosse aprovado dispositivo legal que isenta

determinados veículos de serem objeto de cobrança de pedágio, a arrecadação total desta receita por parte da concessionária se reduziria, o que alteraria o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato já firmado.

Consoante os dispositivos supramencionados, tal equilíbrio deveria ser restabelecido. Se isto se der por meio da revisão das tarifas, não haveria impacto orçamentário ou financeiro para a União, visto que não se modificaria a receita da verba de fiscalização a ser cobrada das concessionárias.

Outra possibilidade seria imaginar que a União teria que abrir mão de parte da ou de toda a receita da verba de fiscalização da concessão. Ainda assim, não se pode determinar de antemão se tal medida seria suficiente para a manutenção do supracitado equilíbrio contratual.

Por essa razão, entendemos que, por afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, sem prever o modo pelo qual as concessionárias serão ressarcidas, devem ser rejeitados, por inadequação orçamentária e financeira, o Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, bem como os Projetos de Lei 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03.

No caso do Substitutivo ao PL nº 3.925/97 apresentado pelo Relator a esta Comissão, a situação é ainda mais grave: a Proposição, além de isentar parcela dos veículos de passeio de pagamento do pedágio, veda o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da sua aprovação.

Consideramos também que, nesse caso, haveria evidente impacto financeiro e orçamentário para a União, quanto aos contratos de concessão já firmados.

Ainda que se alegue que os pedágios vigentes seriam minimamente impactados, o que seria perfeitamente contornado pela revisão das tarifas vigentes, também, no mérito, devem os referidos projetos serem rejeitados, tendo em vista o efeito multiplicador que certamente teriam no que se refere a demandas judiciais por quebra do princípio constitucional da igualdade.

Por essa razão, manifestamo-nos pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, dos Projetos de Lei 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.740/98, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, não cabendo pronunciamento quanto ao mérito.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2005.

Deputado FRANCISCO DORNELLES

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto nº 3.925-A/97 e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, nos termos do parecer vencedor do relator, Deputado Francisco Dornelles, contra os votos dos Deputados Benedito de Lira, Antonio Cambraia, Marcelino Fraga, José Militão, João Magalhães, Carlos Willian e Eduardo Cunha. O Deputado Vadinho Baião apresentou voto em separado.

O parecer do Deputado Eduardo Cunha passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Geddel Vieira Lima, Presidente; Eduardo Cunha, Luiz Carlos Hauly e Carlito Merss, Vice-Presidentes; Armando Monteiro, Coriolano Sales, Enivaldo Ribeiro, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Francisco Dornelles, João Magalhães, José Militão, José Pimentel, Luiz Carreira, Marcelino Fraga, Mussa Demes, Pauderney Avelino, Pedro Novais, Silvio Torres, Vignatti, Virgílio Guimarães, Wasny de Roure, Antonio Cambraia, Benedito de Lira, Beto Albuquerque, Carlos William, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Geraldo Thadeu, Júlio Cesar, Vadinho Baião e Zonta.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2005.

Deputado LUIZ CARLOS HAULY

Presidente em exercício

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 3.925, DE 1997.

“Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.”

Autor: Deputado **ARLINDO CHINAGLIA**
Relator : Deputado **EDUARDO CUNHA**

I - RELATÓRIO

O projeto de lei supra de autoria do Deputado Arlindo Chinaglia dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

Tramitam em apenso os Projetos de Lei nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03. Todas as proposições tratam do instituto do pedágio, haja vista, a diversidade das abordagens e dada a extensão relataremos de forma conjunta com o voto.

O objetivo do projeto é regular a cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde estejam localizados os postos de pedágio.

O autor da proposição argumenta que vários municípios brasileiros tem tido suas atividades econômica, educacional, social e comercial prejudicadas em virtude da instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios.

Em despacho de 26/04/2001 a matéria foi distribuída a Comissão Viação e Transporte, a Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54) que deve dar parecer quanto à adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito do projeto, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Em trâmite na Comissão de Viação e Transportes recebeu parecer pela rejeição sob o argumento de que a iniciativa, assim, como dos projetos apensados não poderiam contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar preliminarmente a compatibilidade e a adequação da proposta com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento

anual, nos termos dos arts. 32, X, letra h, e 53, II, do Regimento Interno e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, aprovada em 29 de maio de 1996, que determina critérios para tal exame.

Preliminarmente, sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição inicial cumpre salientar que esta não ensejará impacto direto no aumento das receitas públicas, haja vista, que via de regra os pedágios são administrados pela iniciativa privada, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira do PL nº3.925, de 1997.

Com relação ao mérito da proposição principal, votamos pela aprovação, **nos termos do substitutivo**, tendo em vista que muitos municípios brasileiros, localizados ao longo das rodovias estão passando por diversas limitações em suas atividades econômicas, educacionais, sociais e comerciais. Tais limitações estão sendo provocadas pela instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios. Quando se instala postos de pedágio no âmbito de um mesmo município, os habitantes passam a ser penalizados economicamente.

Passamos, assim, a apreciação da adequação financeira e orçamentária, e do mérito das proposições apensadas, em ordem cronológica:

Projeto de Lei nº4.740, de 1998, do Deputado Cunha Bueno
- Limita o valor do pedágio cobrado dos veículos automotores de carga, utilitários e coletivos de passageiros ao dobro do valor cobrado dos automóveis.

O projeto sugere que o pedágio cobrado nas rodovias existentes no país aos veículos automotores de carga não poderão exceder a duas vezes o cobrado aos automóveis.

No tocante ao mérito, não faz sentido ser feita distinção entre veículo automotor de carga, utilitário, ou coletivo e automóvel, tendo

em vista que a qualquer veículo que passe por aquela localidade em que haja taxa de pedágio deve ser cobrado o mesmo valor.

Sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 78, de 1999, do Deputado Enio Bacci - Isenta do pagamento de pedágios, em todo território nacional, os caminhões que trafegam das 24 horas até às 5 horas, e dá outras providências.

Os serviços prestados pela concessionária não se limitam ao período das 24 às 5 horas. Estão presentes durante todas as 24 horas do dia. Os caminhões desgastam o pavimento, independentemente do horário que trafegam pela rodovia. Além disso, poderiam ocorrer acidentes com os caminhões que estacionassem em acostamentos próximos às praças de pedágio, aguardando a hora em que vigoraria a isenção do pedágio. Esta prática também aumentaria o comércio ambulante na rodovia, a prostituição e os assaltos. Tal medida, adotada pela DERSA/SP no período de 1980 a 1984, foi revogada pelos mesmos motivos acima expostos.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 737, de 1999, do Deputado Augusto Nardes - Estabelece um número limitado de cobrança de pedágio por mês, nas rodovias federais, para os Representantes Comerciais Autônomos e Representantes de Pessoas Jurídicas.

O objetivo do projeto é limitar o número de cobranças de pedágio o que se mostra plenamente justificável, o maior entrave no

entanto é que os pedágios não são administrados por um único agente o que inviabiliza, na prática, o projeto.

Além disso, os serviços são prestados ao usuário, independentemente da freqüência que o mesmo utiliza a rodovia. Estipular um número limitado de cobrança de pedágio por mês, implica em limitar o direito de ir e vir das pessoas. Esta medida dará tratamento diferenciado a um determinado segmento de usuários em detrimento de outros, o que poderá ensejar inúmeras demandas judiciais.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

**Projeto de Lei nº 954, de 1999, do Deputado Luiz Ribeiro –
Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 1996 que autoriza a União a
delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a
administração a exploração de rodovias e portos federais e dá outras
providências.**

Determina que a distância mínima entre as praças de pedágio de uma rodovia seja de cem quilômetros e, ainda, que em praças de cobrança localizadas em área urbana seja franqueada a passagem de moradores e empresas locais.

No tocante ao mérito, os limites das praças de pedágio devem ser efetuados mediante estudos técnicos e econômicos para que não sejam geradas desigualdades e distorções no valor do pedágio. Da mesma forma, a idéia de determinar isenção de pedágio aos que estiverem dentro do perímetro urbano de qualquer localidade, num raio de 20 Km é interessante, contudo ao se especificar a distância, deve haver um estudo técnico, sendo verificado se há possibilidade de determinação de uma distância maior. Sendo assim, não é oportuno serem estipulados limites ou distâncias sem a consulta de um perito.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.177, de 1999, do Deputado Luis Eduardo - Dispõe sobre critérios para fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na avaliação do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, do Deputado Wagner Salustiano - Isenta os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais.

A proposição sugere a isenção para os condutores estudantes do pagamento de pedágios nas rodovias federais. Há grande entrave na proposição, sendo que a fiscalização da aplicabilidade da proposta certamente enfrentaria dificuldades, vez que a isenção só alcançaria o objetivo almejado de fomentar a atividade educacional se fosse utilizado nos dias letivos e apenas no turno do estudante.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, do Deputado Carlos Santana - Dispõe sobre os princípios e diretrizes para a cobrança de

pedágio nas rodovias do sistema nacional de viação, entre outras providências.

Relacionamos pontos importantes do projeto e nossa avaliação a respeito:

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

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

Caso seja incorporada tal medida à nossa legislação, estaremos condenando o Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias a repetir os erros que o Programa do Governo Mexicano cometeu, tornando-se exemplo, no mau sentido, para o setor.

Lançar projetos de concessão de rodovias completamente novas, as conhecidas rodovias fechadas, exige alto volume de recursos para financiar a construção. Durante esse período, que pode durar até 4 anos para sua conclusão e início de operação, as tarifas costumam ser extremamente elevadas, acima da capacidade de pagamento dos usuários de rodovias. Isso contribui decisivamente para inviabilidade desse tipo de empreendimento.

O que ocorreria na realidade do mundo dos negócios é que não haveria interessados em investir e financiar tal realização, nas tais rodovias denominadas “fechadas”.

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

A limitação de distância entre praças de pedágio é, por si só, um grande erro de estrutura tarifária. A estrutura da utilização das rodovias, principal gerador das necessidades de investimentos e custos operacionais, está diretamente ligada à extensão das rodovias e ao desgaste causado pelos veículos que trafegam por ela. Valem aqui os comentários já feitos a respeito do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

“IV – qualquer praça de pedágio deverá estar localizada, no mínimo, a vinte quilômetros da cidade ou conglomerado urbano mais próximo da mesma;”

A fixação de condicionantes para determinação da localização de praças de pedágio pode gerar distorções na estruturas tarifárias, similares às mencionadas no inciso III. A proibição de implantação de praças de pedágio em rodovias que cortam cidades ou conglomerados urbanos pode criar um tratamento desigual para os usuários das rodovias, conforme já comentado na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

“VIII – seja devidamente equipado com moderno sistema de comunicação disponível para o usuário, no mínimo, a cada dois quilômetros e sistema apropriado de acompanhamento do tráfego;”

Nos programas de concessão de rodovias no Brasil, tais investimentos já são exigidos dos concessionários contratados. São realmente soluções que trazem benefícios imediatos aos usuários. Estabelecer um limite mínimo entre os sistemas de comunicação para os usuários é um erro. A distância entre os dispositivos (painéis de mensagens, Call Boxe e sinalização dinâmica), depende muito de cada projeto e de sua viabilidade econômico-financeira. Lembramos que exigências e especificações não respaldadas por estudos técnicos e econômicos podem gerar custos adicionais aos usuários, custos que estarão expressos nas tarifas de pedágio.

Lembramos que algumas soluções recentes podem trazer o benefício esperado, como, por exemplo, a Rádio Estrada, que divulga informação em tempo real e integral para o usuário que está na rodovia.

“Art. 6º § 1º - O veículo de carga, transportando produtos agrícolas, de origem vegetal ou animal, destinados ao abastecimento interno, assim como insumos para a agricultura, será isento de pedágio.”

Os serviços são prestados a todos os usuários, independentemente de sua condição social, profissional e no caso específico de veículos de carga, independentemente do tipo de produto

que transportam. Além disso, qualquer isenção não prevista no contrato provocaria um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do mesmo, conforme já salientado no exame do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Além disso, a fiscalização dessa proposta seria bastante difícil. Como seria feita a verificação da carga dos caminhões em plena praça de pedágio? Seria um perigo para os demais usuários devido à parada desses veículos na praça ou em acostamentos próximo a elas.

“§ 2º - o pedágio cobrado dos veículos de carga que estiverem com produtos agrícolas destinados à exportação, medicamentos essenciais à saúde da população, material didático para educação básica, será estabelecido, no máximo, o valor de até 50% da tarifa integral estabelecida para os demais veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 3º- o pedágio cobrado de ônibus, destinado ao transporte público coletivo, não poderá ser superior a 50% da maior tarifa estabelecida para os veículos de carga.”

Prevalecem aqui as mesmas observações feitas no item anterior.

“§ 4º - o valor do pedágio cobrado por veículo de carga não poderá superar em 40% o valor por veículo de passeio ou automóvel.”

Valem os mesmo comentários já feitos com relação ao Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

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

Os argumentos anteriormente colocados já demonstram as diversas restrições à aplicação, na prática, do art. 3º desse projeto de lei.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.847, de 1999, do Deputado Dino Fernandes - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos de aluguel – táxis, em rodovias federais.

Cabem aqui, novamente, os argumentos já apresentados quando da análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Logo, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.977, de 1999, do Deputado Vivaldo Barbosa – Dispõe sobre concessão, pelo Poder Público, para exploração de rodovias federais, com cobrança de pedágio.

Determina que o Poder Público somente poderá efetuar concessão de exploração de rodovias com cobrança de pedágio para concessionários que tenham construído, com recursos próprios, o trecho objeto da concessão, seja ponte, estrada ou viaduto.

Aplica-se à proposta a análise referente ao art. 3º, inciso I, do Projeto de Lei nº 1.421, de 1999, antes comentado.

Sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.995, de 1999, do Deputado Glycon Terra Pinto - Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao usuário de rodovia que, por mais de dois minutos, permaneça à espera da oportunidade de efetuar o pagamento nas cabines de cobrança.

Os contratos de concessão já possuem cláusulas nas quais está definido, entre outras exigências, o tempo máximo de espera nas filas das praças de pedágio.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária a proposição somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto a adequação orçamentária e financeira, e no mérito somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 2.695, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos - Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

Novamente, apresentamos os mesmos argumentos utilizados no projeto de Lei nº 1.421, de 1999.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 3.229, de 2000, do Deputado Airton Roveda - Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

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

A cobrança de pedágio em rodovias de pista simples já foi objeto de discussão pelo TCU. A Decisão nº 421, de 2001, do Tribunal, deixa claro que não há qualquer restrição legal à cobrança de pedágio em rodovia com apenas duas faixas de rolamento. A proposta desencadearia enorme confusão nos programas de concessão rodoviária hoje em vigor, inviabilizando os mesmos.

Quanto ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 3.444, de 2000, do Deputado Eunício Oliveira - Institui e disciplina a cobrança do selo-pedágio.

O Selo-Pedágio foi uma prática adotada nos anos 80 pelo DNER e o fracasso dessa forma de gerar recursos, ampliar, manter e administrar as nossas rodovias faz parte dos anais da história da administração de rodovias no Brasil.

A falsificação do Selo-Pedágio e a má fiscalização fomentaram a corrupção durante os anos em que ele existiu, além dos recursos não terem sido, de fato, aplicados nas rodovias.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.144, de 2001, do Deputado Luiz Bittencourt - Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999.

Ante o exposto, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.421, de 2001, do Deputado Dr. Heleno - Concede isenção de pagamento de pedágio para veículos automotores das empresas concessionárias, permissionárias ou de autorizatárias de transporte coletivo de passageiros.

Novamente, lança-se mão dos argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e do PL nº 4.740, de 1998.

Pelo que sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.545, de 2001, do Deputado Oliveira Filho - Concede desconto para pagantes de pedágio no valor de 50% do valor pago, a ser abatido no IPVA.

A cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. A concessão de qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, que geraria, por consequência, um aumento das tarifas de pedágio. A par disso, vale dizer que o legislador federal não pode estabelecer descontos no pagamento do IPVA, tributo estadual.

No tocante ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo

pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela rejeição.

Projeto de Lei nº 4.485, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Modifica o § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que “ dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências”, de modo a isentar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL 4.740, de 1998.

Ante o exposto, sob o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 5.555, de 2001, do Deputado José Carlos Coutinho - Desobriga os veículos de transporte de carga do pagamento de pedágio.

Não obstante a proposição trate dos pedágios dos transportes de carga, tal qual o Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e o Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, entendemos que a isenção completa de pagamento de pedágios por esses longe de resolver o problema ensejará em repasse ao cidadão da quantia resultante da isenção, em suma, haverá necessariamente um aumento do pedágio para automóveis de passeio onerando assim a população.

Sob ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.457, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho - Dispõe sobre a isenção do pagamento de pedágio, para os táxis, vans e transporte de cargas.

Aplicam-se à proposta os argumentos presentes na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999, e do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.264, de 2002, do Deputado Paulo José Gouvêa - Altera o Decreto-Lei nº 791, 1969, determinando a redução do valor do pedágio para o veículo de carga que transita sem carregamento.

Fixa a cobrança de 70% do valor do pedágio para o veículo de transporte de carga que estiver transitando sem carregamento.

Na maior parte dos contratos hoje em vigor, não é cobrada tarifa sobre eixos suspensos dos caminhões. Portanto, no caso de veículo sem carga, o mesmo poderá levantar um ou mais eixos, não lhe sendo imputada cobrança sobre os mesmos. Nos contratos em que são cobrados todos os eixos existentes dos caminhões, independentemente se estão levantados ou não, a cobrança da tarifa está prevista na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Qualquer isenção não prevista no contrato, desencadearia um processo de reequilíbrio contratual, alterando os encargos da concessionária e aumentando a tarifa básica de pedágio.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.572, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, isentando do pagamento de pedágio em rodovias federais os veículos de transporte de carga que estiverem transitando sem carregamento.

Destacamos os mesmos argumentos apresentados na análise do projeto anterior.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.745, de 2002, do Deputado Bispo Wanderval - Estabelece condições referentes à localização de praças de cobrança de pedágio.

Válidos, para o exame da proposta, os argumentos já apresentados na apreciação do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.750, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio - Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar da taxa de pedágio em rodovias federais, veículos de transporte de carga, que estiverem transitando sem carregamento, no período de 00:00 à 06:00 horas.

Destacamos os mesmos argumentos já apresentados quando do exame do Projeto de Lei nº 78, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 6.790, de 2002, do Deputado Márcio Matos
– Proíbe a cobrança de pedágio dos veículos registrados nos municípios onde existirem praças de pedágio.

Vários municípios brasileiros que se desenvolveram ao longo das rodovias, apresentam a problemática de ligação inter-bairros, tendo como única via a Rodovia e a passagem pelo pedágio. Conseqüentemente, há transtornos para os habitantes locais, quando necessitam se locomover dentro do próprio perímetro urbano de sua cidade.

Com relação ao aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, pela aprovação, **nos termos do substitutivo**.

Projeto de Lei nº 6.877, de 2002, do Deputado Dr. Evilásio -
Altera o Decreto-Lei nº 791, de 1969, visando isentar os táxis do pagamento da taxa de pedágio em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e ao Projeto de Lei nº 1.847, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.062, de 2002, do Deputado Luiz Antônio Fleury – Dispõe sobre a cobrança diferenciada de pedágio, em função da categoria ou espécie de veículo, e dá outras providências.

Determina que o maior valor cobrado de tarifa de pedágio não ultrapasse duas vezes e meia o valor básico, aplicável aos automóveis e caminhões leves de até dois eixos.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.096, de 2002, do Deputado Luiz Ribeiro – Proíbe a cobrança de pedágio para caminhões de carga, em todo território nacional.

Reiteramos os argumentos apresentados na análise do Projeto de Lei nº 4.740, de 1998, e do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.159, de 2002, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e do PL nº 4.485, de 2001.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 7.447, de 2002, do Deputado José Carlos Coutinho – Dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias brasileiras e dá outras providências.

Determina que a tarifa de pedágio seja estabelecida em função da tonelagem do veículo, considerado seu peso próprio e a carga.

De pronto, vale dizer que se trata de proposta de difícil execução, a qual exigiria a colocação de balanças em todas as praças de pedágio. De fato, não seria confiável o sistema proposto no projeto, que admite como comprovação do peso do veículo documento emitido pelos postos de pesagem presentes nas rodovias. Além de muitos deles não estarem funcionando, há de se supor que possa haver movimentação de carga nos veículos entre os postos de pesagem e as praças de pedágio.

De outra parte, permanecem válidos os comentários feitos à propósito da análise do Projeto de Lei nº 6.264, de 2002.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

O Projeto de Lei nº 284, de 2003, da Deputada Laura Carneiro – Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em rodovias federais.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

É importante ressaltar que já foi apresentado Projeto de Lei com idêntico objeto (PL nº 7.159, de 2002), e também com mesmo autor.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 800, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

Isenta do pagamento de pedágio em rodovia federal o veículo registrado em município onde esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997.

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

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela aprovação, **nos termos do substitutivo.**

Projeto de Lei nº 902, de 2003, do Deputado Rogério Silva – Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

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

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 3.229, de 2000.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 984, de 2003, do Deputado Luiz Sérgio – Altera o Decreto-lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, com o intuito de determinar que as praças de pedágio sejam localizadas em pontos específicos da via e dá outras providências.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 954, de 1999.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.057, de 2003, do Deputado Reinaldo Betão – Concede isenção de pagamento de pedágio em rodovias federais aos veículos que menciona.

Concede isenção de pagamento de pedágio a veículos de duas rodas e a veículos conduzidos por chefes do Poder Executivo, Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Vereadores, Magistrados, membros do Ministério Público e servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

Aplicam-se à proposta os argumentos relacionados na análise do Projeto de Lei nº 1.310, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Com relação à compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.195, de 2003, do Deputado Vieira Reis –
Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até vinte e quatro horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

O pagamento do pedágio deve estar relacionado ao uso que se faz da rodovia. Na medida em que esse parâmetro é rompido, injustiças podem ocorrer, principalmente pelo fato de se beneficiar quem mais usa a rodovia e, consequentemente, quem mais a desgasta. Além disso, deve-se lembrar da necessidade de se promover o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em execução, para a aplicação da medida, o que provocaria aumento da tarifa básica.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.245, de 2003, do Deputado Paulo Magalhães - Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

Concede isenção de pagamento de pedágio ao condutor que apresentar comprovante de pagamento de pedágio efetuado até doze horas antes de sua passagem pela praça de cobrança.

Prevalecem os mesmos argumentos relacionados na análise do projeto anterior.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Projeto de Lei nº 1.762, de 2003, do Deputado Coronel Alves – Dispõe sobre a taxa de pedágio a ser cobrada nas rodovias federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais e dá outras providências.

Apresentamos os mesmos argumentos utilizados no Projeto de Lei nº 954, de 1999 e PL nº 4.740, de 1998.

Ante o aspecto da compatibilidade ou adequação orçamentária da proposição, somos pela não implicação em impacto direto no aumento das receitas públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira, e no mérito, somos pela rejeição.

Feitas as observações específicas, necessárias à avaliação de cada projeto, julgamos conveniente tecer alguns comentários gerais sobre a situação da infra-estrutura rodoviária brasileira e os programas de concessão rodoviária.

Cabe assinalar, em primeiro plano, que os investimentos na malha rodoviária federal tiveram uma redução, nos últimos vinte e cinco anos, de aproximadamente 50%, ao passo que, no mesmo período, a frota de veículos multiplicou-se por oito. Ocorre, assim, que o uso das rodovias é bastante intenso – 96% do transporte de passageiros e 62% do transporte de cargas dá-se por esse meio -, mas em condições desfavoráveis, o que pode gerar aumento de até 38% no custo operacional dos veículos, 58% no consumo de combustível, 100% no tempo de viagem e 50% no índice de acidentes – dados do IPEA.

Essa sorte de coisas foi preponderante para a implantação dos programas de concessão rodoviária no país, alternativa

para a manutenção e o melhoramento de estradas com maior fluxo de veículos. Além de possibilitar a recuperação e a modernização de trechos rodoviários vitais para a economia brasileira, com capital privado, as concessões de rodovias proporcionaram redução do custo de transporte, aumento da segurança (em apenas um ano o número de mortos foi reduzido em 34%), geração de empregos (44.264 postos de trabalho – dados de 2001), programas sociais (220 mil pessoas atendidas em comunidades carentes), e aumento do volume de arrecadação tributária do Poder Público (IR, PIS, COFINS e ISS).

Em que pese a existência de críticos dos programas de concessão rodoviária, vale notar que no *ranking* das melhores rodovias do país, desenvolvido pela CNT, a grande maioria é de rodovias concedidas à iniciativa privada (quatro, das seis primeiras colocadas). Além disso, de acordo com pesquisa realizada pelo DataFolha, o índice de usuários satisfeitos com os serviços prestados pelas concessionárias é de 86%, percentual bastante expressivo. Por fim, não se pode acusar os programas implantados no país de serem amparados por tarifas extorsivas. Ao contrário. No Brasil, as tarifas correspondem a 0,017 dólares por quilômetro, em média. Nos EUA, esse valor sobe para 0,027, na Espanha, para 0,079, no Japão, para 0,159 e, no México, para 0,220. A par disso, é bom lembrar que as concessionárias brasileiras prestam alguns serviços não oferecidos pelas suas congêneres internacionais, casos dos atendimentos médico e mecânico.

Como é evidente, seu objetivo é reduzir despesas públicas por meio da restrição imposta às dotações de publicidade e propaganda, não havendo qualquer outro dispositivo que acarrete repercussões negativas aos orçamentos da União, seja pela via de aumento de gastos, seja pela diminuição de receitas. Assim, o projeto está compatível com as leis orçamentárias em vigor.

No mérito, também devemos considerar oportuno, conveniente e absolutamente justificável o mecanismo que vincula o montante destinado às despesas publicitárias ao valor global do orçamento de cada órgão. Diante de tantas restrições orçamentárias com que já estamos acostumados a lidar, não há cabimento em privilegiar gastos que, na melhor das hipóteses, são secundários à missão institucional de quase todos os órgãos públicos, cuja preocupação maior deve ser, antes de tudo,

a prestação de bons serviços à população e não a promoção partidária de programas de governo ou, pior ainda, de pessoas.

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira do PL n.º 3.925, de 1997, e dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03, apensados, e, no mérito, pela aprovação do PL n.º 3.925, de 1997, e dos Projetos de Lei de nº 6.790, de 2002 e 800, de 2003, que seguem em anexo, nos termos do Substitutivo anexo; e pela rejeição dos PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03.

Sala da Comissão, em

Deputado **EDUARDO CUNHA**
Relator

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.925/97

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

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

§1º A isenção definida no caput será para no máximo 04 (quatro) viagens diárias, sendo 2 (duas) em cada sentido da praça específica.

§2º A entidade pública ou concessionária responsável pela cobrança de pedágio, se obrigará a cadastrar todos os veículos que quiserem usufruir da presente lei, podendo definir, a seu critério, a melhor maneira para o atendimento do disposto nesta lei.

Art.2º Fica vedado o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da aplicação desta lei.

Art. 3º O descumprimento desta lei implicará em uma multa diária equivalente a 10 (dez) vezes o valor do pedágio na praça específica por cada veículo.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando às disposições em contrário.

Sala das Comissões, em

**Deputado EDUARDO CUNHA
Relator**

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI N°. 3.925-A, DE 1997

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio". (Apensados: PL's nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03).

Autor: Dep. Arlindo Chinaglia
Relator: Dep. Eduardo Cunha

VOTO EM SEPARADO (Do Sr. Vadinho Baião e outros)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei supra de autoria do Deputado Arlindo Chinaglia dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde se localizam postos de pedágio. O autor da proposição argumenta que vários municípios brasileiros tem tido suas atividades econômica, educacional, social e comercial prejudicadas em virtude da instalação de postos de cobrança de pedágio dentro dos limites dos municípios.

Tramitam em apenso os Projetos de Lei nºs 4.740/98, 78/99, 737/99, 954/99, 1.177/99, 1.310/99, 1.421/99, 1.847/99, 1.995/99, 1.977/99, 2.695/00, 3.229/00, 3.444/00, 4.144/01, 4.421/01, 4.485/01, 4.545/01, 5.555/01, 6.264/02, 6.457/02, 6.572/02, 6.745/02, 6.750/02, 6.790/02, 6.877/02, 7.062/02, 7.096/02, 7.159/02, 7.447/02, 284/03, 800/03, 902/03, 984/03, 1.057/03, 1.195/03, 1.245/03 e 1.762/03. Todas as proposições tratam do instituto do pedágio e visam regular seu pagamento ou isenção para veículos registrados nos municípios em que há posto de cobrança.

A Comissão de Viação e Transportes exarou parecer pela rejeição sob o argumento de que a iniciativa, assim, como dos projetos apensados não poderiam contribuir para o aperfeiçoamento dos modelos de concessão rodoviária adotados no país.

O Relator, Dep. Eduardo Cunha, apresentou Substitutivo na Comissão de Finanças e Tributação reduzindo o alcance da Proposição original. No Substitutivo ficaria limitada a franquia a duas viagens e ainda acrescenta dispositivo impedindo qualquer repasse ao valor cobrado pela concessionária da via.

Na mesma Comissão, o Dep. Francisco Dornelles apresentou Voto em Separado rejeitando o PL na forma do Substitutivo do Dep. Eduardo Cunha.

II - VOTO

O presente Projeto ensejou oposição em relação ao seu mérito nessa Comissão. Argumentou-se que a imposição de isenção para veículos de passeio registrado no município no qual esteja localizada a praça de cobrança de pedágio implicaria em quebra de contratos entre a concessionária e o Poder

Público. O resultado se traduziria em uma enxurrada de ações judiciais por parte das concessionárias contestando a quebra de um ato jurídico perfeito.

Em razão do argumento estou apresentando Substitutivo em que a isenção de pagamento de pedágio, no máximo de quatro viagens diárias, de veículos registrados em município com praça de cobrança ocorra somente quando da renovação dos contratos entre as concessionárias e o Poder Público. Dessa forma, não haveria base jurídica para a contestação da alteração contratual por parte das concessionárias, pois alterações dos contratos de concessão são plenamente possíveis quando da sua renovação.

Nos termos da letra h do inciso IX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão exclusivamente o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual”. Desse ângulo de análise, a matéria tratada no Projeto em comento não tem repercussão direta no Orçamento da União.

Pelas razões expostas, somos pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto e, no mérito, pela do Projeto de Lei nº 3.925, de 1997, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2005.

Deputado Vadinho Baião

ANEXO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.925/97

Dispõe sobre a vedação à cobrança de pedágio dos veículos registrados no município onde localizam-se postos de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

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

§1º A isenção definida no caput será para no máximo 04 (quatro) viagens diárias, sendo 2 (duas) em cada sentido da praça específica.

§2º A entidade pública ou concessionária responsável pela cobrança de pedágio, se obrigará a cadastrar todos os veículos que quiserem usufruir da presente lei, podendo definir, a seu critério, a melhor maneira para o atendimento do disposto nesta lei.

§3º O disposto no caput do artigo será aplicado quando da renovação dos contratos de concessão das rodovias.

Art. 3º Fica vedado o repasse para as tarifas do pedágio de qualquer aumento em decorrência da aplicação desta lei.

Art. 4º O descumprimento desta lei implicará em uma multa diária equivalente a 10 (dez) vezes o valor do pedágio na praça específica por cada veículo.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando às disposições em contrário.

PROJETO DE LEI N.º 800, DE 2003

(Do Sr. Reinaldo Betão)

Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3925/1997 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 3925/1997 O PL 800/2003, O PL 902/2003, O PL 1057/2003 E O PL 1762/2003, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 284/2003.

PROJETO DE LEI N° , DE 2003
(Do Sr. REINALDO BETÃO)

Concede isenção de pagamento de pedágio no caso que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2003.

Deputado REINALDO BETÃO

302682

PROJETO DE LEI N.º 902, DE 2003

(Do Sr. Rogério Silva)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3925/1997 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 3925/1997 O PL 800/2003, O PL 902/2003, O PL 1057/2003 E O PL 1762/2003, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 284/2003.

PROJETO DE LEI Nº , de 2003
(Do Sr. Rogério Silva)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Depois de um longo período em que a modalidade ficou esquecida, em razão do insucesso das primeiras iniciativas no âmbito da malha rodoviária federal, o pedágio voltou a ser cogitado como alternativa para o

financiamento das obras de manutenção e melhoria rodoviária na segunda metade desta época.

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

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

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

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

Sala das Sessões, de 2003.

DEPUTADO ROGÉRIO SILVA

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

DECRETO-LEI N° 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969

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

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

DECRETA:

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

§ 1º Poderão ser submetidas ao pedágio:

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

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

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 984, DE 2003
(Do Sr. Luiz Sérgio)

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

DESPACHO:

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.

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

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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. Ressaíá, antes, como primeira manifestação da liberdade geral de ação. Agora, o art. 5º, XV, declara livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. Explicitam aí duas situações: uma é a liberdade de locomoção no território nacional; a outra é a liberdade de a pessoa entrar no território nacional, nele permanecer e dele sair com seus bens.

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

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

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

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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2003.

Deputado LUIZ SÉRGIO

300042.065

**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 N° 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 N° 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

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

CAPÍTULO III DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

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

I - receber serviço adequado;

II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente;

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

IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

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

Parágrafo único. (VETADO)

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

CAPÍTULO IV DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º (VETADO)

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

LEI Nº 4.044, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002.

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

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

D E C R E T A:

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

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

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

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

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

DEPUTADA GRAÇA MATOS
1ª Vice-Presidente no
Exercício da Presidência
Autor: Deputado Paulo Ramos

PROJETO DE LEI N.º 1.057, DE 2003

(Do Sr. Reinaldo Betão)

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

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3925/1997 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 3925/1997 O PL 800/2003, O PL 902/2003, O PL 1057/2003 E O PL 1762/2003, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 284/2003.

PROJETO DE LEI N° , DE 2003
(Do Sr. REINALDO BETÃO)

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

O Congresso Nacional decreta:

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

I - oficiais;

II - do Corpo Diplomático;

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

IV – de duas rodas.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Outro aspecto que consideramos importante no projeto é a determinação de que a cobrança por eixo, praticada nas vias federais, seja realizada em função dos eixos do veículo que efetivamente estejam em contato com via. Não é demais lembrar que, ao transportarem pouca carga, diversos condutores de caminhão elevam um eixo do veículo, facilitando a rodagem. É injusto, portanto, que paguem por configuração que não estão a utilizar no momento da cobrança.

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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2003.

Deputado REINALDO BETÃO

893_Reinaldo Betão.065

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

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

**CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA PÚBLICA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I Dos Princípios Gerais

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

I - impostos;

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

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.195, DE 2003

(Do Sr. Vieira Reis)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 2695/2000 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 2695/2000 O PL 1195/2003 E, EM SEGUIDA, APENSE-O AO PL 284/2003.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2003
(Do Sr. VIEIRA REIS)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

§ 4º A isenção não de que trata este artigo não é aplicável nos domingos e feriados oficiais.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2003.

Deputado VIEIRA REIS

2003_1418_Vieira Reis.065

PROJETO DE LEI N.º 1.245, DE 2003

(Do Sr. Paulo Magalhães)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL-1195/2003.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2002
(Do Sr. PAULO MAGALHÃES)

Concede isenção de pagamento de pedágio nas condições que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

Por derradeiro, mas muito importante, restringimos a aplicação da isenção aos automóveis e veículos de duas rodas, impedindo que veículos com características notadamente comerciais usufruam do benefício

criado para mitigar o problema vivido por particulares que precisam transitar repetidamente por rodovia explorada mediante cobrança de pedágio.

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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2002.

Deputado PAULO MAGALHÃES

202386.065

PROJETO DE LEI N.º 1.762, DE 2003

(Do Sr. Coronel Alves)

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

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 3925/1997 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 3925/1997 O PL 800/2003, O PL 902/2003, O PL 1057/2003 E O PL 1762/2003, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 284/2003.

PROJETO DE LEI N° , DE 2003
(Do Senhor Coronel Alves)

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

O Congresso Nacional Decreta:

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

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

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

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

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

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

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

I – os veículos militares;

II – os veículos policiais e de bombeiros;

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

IV – os veículos dos portadores de deficiência;

V – os veículos de socorro e emergência;

V - os veículos de duas ou três rodas motorizados.

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

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

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em de de 2003.

**Deputado Coronel Alves
PL-AP**