

**PROJETO DE LEI N° , DE 2023
(Da Sra. Any Ortiz)**

Altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que “institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre transporte rodoviário de carga e dá outras providências”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 3º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º A partir de 25 de outubro de 2002, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto nos §§ 5º e **5º-A** deste artigo.

.....

.....

§ 5º -A Nos casos de operações complexas de transporte, dois ou mais modais envolvidos, ponto de partida diverso do estabelecimento do contratante, no transporte com mais de um embarcador ou quando a carga é retirada diretamente de um estabelecimento de terceiro, a comprovação do Vale-Pedágio poderá ser a posteriori, e não antecipadamente ao embarque da mercadoria.

.....(NR)

Art. 2º O *caput* do Art. 5º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator à aplicação de multa administrativa de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento. (NR) ”



* C D 2 3 3 9 8 8 8 9 9 6 8 0 0 *

Art. 3º O Art 8º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Sem prejuízo do que estabelece o art. 5º, nas hipóteses de infração ao disposto nesta Lei, o embarcador será obrigado a indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do pedágio. (NR) ”

Art. 4º O Art. 6º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º:

§ 1º

§ 2º Além dos “tags” e “cartões pré-pagos”, são válidos outros sistemas alternativos de pagamento do vale-pedágio, como “free flow”, desde que haja a comprovação do adimplemento do valor do pedágio.

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

JUSTIFICAÇÃO

Criada em 2001, a Lei do Vale-pedágio determinou que é de responsabilidade do embarcador o pagamento antecipado do pedágio por veículos de carga em modelo próprio - cartão pré-pago ou tag.

O projeto permite a comprovação posterior em casos excepcionais, que envolvam operações complexas de transporte, para facilitar os meios de pagamento, reconhecendo como válidos sistemas alternativos como free flow, e não somente tags e cartões prépagos, desde que haja a comprovação do adimplemento do valor do pedágio.

Em caso de descumprimento da Lei, aplica-se uma indenização a ser paga pelo embarcador ao transportador autônomo, no valor correspondente ao **dobro** do frete realizado, que atinge patamares desarrazoados, visto a desproporcional diferença entre o custo dos pedágios e o valor do frete.



Nesse sentido o Superior Tribunal de Justiça – STJ formou jurisprudência no sentido de determinar uma "ponderação" na aplicação da norma, com vistas à aplicação da indenização de modo equalizado em patamares legalmente e socialmente aceitáveis. Destaca-se o Recurso Especial nº 1.520.327/SP, da 4^a Turma, de relatoria do ministro Luís Felipe Salomão, julgado no ano de 2016, em que foi determinada a ponderação da aplicação da indenização prevista no artigo 8^a da Lei 10.209/2001, pelo fato dela implicar em valores desarrazoados.

Tal entendimento era replicado pelos Tribunais de Justiça: 12^a Câmara Cível do E. TJ-RS, conforme se podia verificar dos seguintes julgados: Apelação Cível, Nº 70080644917, 12^a Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, relator desembargador Pedro Luiz Pozza, Julgado em: 05-09-2019; Apelação Cível, Nº 70080657802, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, relator desembargador Pedro Luiz Pozza, Julgado em: 27-06-2019; Apelação Cível, Nº 70081556177, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, relator desembargador Pedro Luiz Pozza, Julgado em: 29-08-2019.

Contudo, em 2020 o STF declarou a constitucionalidade do referido artigo na ADI 6.031 impetrada pela Confederação Nacional da Indústria – CNI.

Com a declaração de constitucionalidade do artigo em questão, foram ajuizadas diversas ações indenizatórias por transportadoras no Brasil - principalmente no Rio Grande do Sul, com valores exorbitantes, e os juízes de Direito e desembargadores passaram a entender que essa norma não poderia mais ter a sua aplicação ponderada, uma vez que o STF a havia declarado constitucional. Nesse sentido específico, cabe destacar a mudança de posicionamento da 12^a Câmara Cível do E. TJ/RS. Para tanto, destaca-se o julgamento da Apelação Cível, Nº 5012537-80.2021.8.21.0022/RS, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, relator: desembargador UMBERTO GUASPARI SUDBRACK, Julgado em: 28-04-2022.

Considerando que a indenização prevista na referida Lei atinge é demasiadamente elevada, implicando em prejuízo desproporcional para as



empresas, a presente proposição altera o valor da indenização, levando em consideração os princípios jurídicos da razoabilidade, proporcionalidade, vedação ao enriquecimento ilícito e da preservação da empresa.

Vale ressaltar que especialmente em momento de impacto inflacionário, caso as questões referentes ao vale pedágio e à logística não sejam adequadamente equacionadas, os produtos, poderão encarecer ainda mais, acarretando em prejuízo também ao consumidor.

Diante do exposto, contamos com o apoioamento dos nobres Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei, garantindo que os valores impostos em multa sejam razoáveis e obedeçam a regulamentação prevista no Código Civil que veda o enriquecimento sem causa, e prevê relação equilibrada entre os contratantes.

Sala das Sessões, em de março de 2023.

**Deputada Any Ortiz
Cidadania/RS**



* C D 2 3 3 9 8 8 9 9 6 8 0 0 *

