

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 frequência 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 n.º 1.310, de 1999, e o Projeto de Lei n.º 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 se 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, conseqüentemente, 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 nº4.740, 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 apenso, 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