



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.727-A, DE 2007

(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Dispõe sobre a instalação de balanças para pesagem de caminhões em praças de pedágios existentes em rodovias federais e estaduais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição (relator: DEP. MOISES AVELINO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

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

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

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

Art. 1 - É obrigatório a instalação de balanças para pesagem de caminhões em todas as praças de pedágio instaladas em rodovias federais e estaduais.

Art. 2 - O caminhão que transitar sem carga pagará a mesma tarifa de pedágio cobrada de veículos de passeio.

§ 1º - O valor da tarifa de pedágio será proporcional à carga transportada pelo caminhão, em fração de uma tonelada.

§ 2º - para cada 1 (uma) tonelada de carga, será cobrada a fração proporcional da tarifa estipulada para caminhões com carga máxima permitida.

Art. 3 - O caminhão que transitar com carga superior à permitida pagará tarifa 10 (dez) vezes superior a tarifa estipulada para caminhões com carga máxima permitida, sem que o pagamento isente da aplicação das multas previstas em Lei.

Parágrafo Único – O caminhão que apresentar carga superior à permitida será retido na praça de pedágio até a descarga do excesso de peso, cumulativamente ao previsto no caput.

Art. 4º – O Poder Executivo deverá regulamentar a presente Lei .

Art. 5º – Esta Lei entrará em vigor 365 dias após a sua publicação.

Justificativa

Considerando que os caminhões são os maiores usuários do sistema rodoviário brasileiro e conseqüentemente os maiores clientes das concessionárias das operadoras, não é justo que um caminhão vazio - que já está tendo prejuízo por rodar sem remuneração (frete), tenha que aumentar ainda mais o seu prejuízo, pagando ao parceiro (concessionária da rodovia privatizada) altas tarifas de pedágio. Portanto, a sugestão é que sempre que um caminhão passar pela balança estando vazio (ou sem carga), dele será cobrado apenas a tarifa de pedágio equivalente àquela cobrada do veículo de passeio.

O excesso de peso em caminhões é muito discutido em todo o país e principalmente pelas concessionárias das rodovias. Com a presente proposta, haverá uma balança no box do pedágio. Desta forma, no momento do pagamento do pedágio, já se registrará um eventual excesso de peso no caminhão. Caso isso ocorra, será cobrada uma tarifa maior de pedágio, sem que tal ônus isente o veículo das sanções já impostas pela legislação vigente. Quando o caminhão for identificado com peso acima do permitido, só haverá a liberação do veículo após a descarga do excesso.

Outra medida prevista é que o valor do pedágio será proporcional à carga levada pelo caminhão - em fração de uma tonelada. Ou seja, de 1(hum) quilo até uma tonelada será cobrado o dobro de um veículo de passeio. Assim, o valor aumenta, proporcionalmente, a cada tonelada transportada - até o limite capacidade legal do veículo (quando pagaria o pedágio cheio). Caso o veículo carregue peso acima de sua capacidade nominal (e legal), haverá a cobrança de uma tarifa punitiva.

As vantagens dessa forma de cobrança são indiscutíveis, para as Concessionárias de pedágios e para o Poder Público. Primeiro, porque as medidas atenderiam à uma antiga reclamação das concessionárias, que sempre afirmaram que são os excessos de pesos dos caminhões que destroem as pavimentações das rodovias. Para a administração pública, também, haverá uma enorme economia, pois, ficará livre de administrar as "mal faladas" balanças rodoviárias.

Sala das Sessões, em 8 de agosto de 2007.

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal
PDT/RS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe, cujo autor é o ilustre Deputado Pompeo de Mattos, tem por objetivo obrigar a instalação de balanças rodoviárias em todas as praças de pedágio das rodovias federais e estaduais.

Adicionalmente, estabelece que os caminhões que transitarem sem carga deverão pagar tarifa equivalente aos veículos de passeio, e aqueles que estejam carregados pagarão tarifa proporcional à relação entre a tonelage transportada e a carga máxima permitida para o veículo. Por fim, multiplica por dez o valor do pedágio a ser cobrado dos caminhões que excederem a carga máxima permitida, além de determinar sua retenção para a retirada da carga em excesso.

Na justificção da proposta, o autor argumenta que os caminhões são os maiores usuários do sistema rodoviário brasileiro e, conseqüentemente os maiores clientes das concessionárias de rodovias. Assim sendo, considera justo estabelecer um sistema de cobrança de pedágio que desonere aqueles veículos que trafeguem vazios ou com pequena carga, cobrar valores gradualmente mais altos dos que conduzirem maior peso e, até mesmo, determinar uma tarifa punitiva para aqueles que desrespeitarem os limites legais de carga máxima permitida.

Entende, ainda, que a medida atenderá a uma antiga reclamação das concessionárias, de que o excesso de peso dos caminhões é o principal responsável pela deterioração acelerada dos pavimentos, bem como desobrigará o Poder Público de administrar as balanças rodoviárias.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes analisar o mérito da proposta. Na sequência, as Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania também deverão pronunciar-se sobre a matéria.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Embora seja louvável a intenção do eminente autor da matéria, qual seja, obrigar a instalação de balanças nas praças de pedágio e estabelecer uma proporcionalidade na cobrança da tarifa em relação à carga transportada, consideramos que a proposição encontra óbices técnicos e legais que não recomendam sua aprovação. Vamos a eles.

Inicialmente, a implantação de medida da natureza pretendida implicaria em alteração das regras pactuadas para todas as concessões rodoviárias brasileiras, o que geraria, com razão, uma enxurrada de pleitos das concessionárias, no sentido de buscar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, certamente afetado pela redução da tarifa dos caminhões que trafegarem descarregados ou com carga incompleta.

Assim sendo, não se pode desconsiderar todos os transtornos, demandas judiciais e necessidade de alterações contratuais que medidas como essa poderiam causar, promovendo insegurança jurídica e o afastamento de prováveis parceiros privados, os quais deixariam de realizar alianças com o Poder Público no âmbito da infra-estrutura.

Cabe ainda lembrar, que o cálculo das tarifas de pedágio consideram, além da utilização da via e dos serviços prestados, o potencial de desgaste ao pavimento proporcionado por cada tipo de veículo, sendo cobrados valores mais altos daqueles que mais o deterioram. Com a desoneração pretendida para os caminhões, certamente serão majoradas as tarifas cobradas de outros tipos de veículo, desequilibrando uma distribuição de valores já mundialmente consagrada, por ser pautada em razões técnicas.

Podemos comparar, como exemplo, o cálculo utilizado pela engenharia rodoviária para o dimensionamento dos pavimentos, em função do

tráfego de veículos leves e de caminhões. Para os primeiros, devido ao seu insignificante potencial de dano ao pavimento, seu número sequer é considerado para o cálculo da espessura do pavimento, sendo sua contagem relevante apenas para o dimensionamento das faixas de tráfego. Já os caminhões e demais veículos pesados são os responsáveis pela determinação da vida útil do pavimento, calculada levando-se em conta o número de eixos e as médias de pesos, chamadas na engenharia de “solicitações do eixo padrão”.

Como se pode notar, a equiparação pretendida dos caminhões que transitarem sem carga com os veículos de passeio é indevida, por ferir o critério de proporcionalidade entre o dano potencial causado ao pavimento e a tarifa paga pelo veículo. Além disso, a proposta desconsidera as dificuldades na operacionalização da pesagem e apuração da carga efetiva de cada veículo, para verificação da tarifa a ser cobrada, especialmente em decorrência da grande variedade de modelos e tipos de caminhões, carretas, treminhões, bi-trens, entre outros.

Por fim, notamos uma flagrante inconstitucionalidade do projeto, por violação do Pacto Federativo, ao tentar impor obrigações para concessões de rodovias estaduais. Esse aspecto, no entanto, deverá ser melhor abordado na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que nos sucederá na análise da proposição.

Pelas razões expostas, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1.727, de 2007.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2007.

Deputado MOISÉS AVELINO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.727/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Moisés Avelino.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei

Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
