

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.304, DE 2007

Altera a redação do § 2º do art. 3º e o *caput* do mesmo artigo da Lei nº 10.209, de 2001, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado ZONTA

**Relator:** Deputado ELISEU PADILHA

#### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 2.304, de 2007, de autoria do Deputado Odacir Zonta. A iniciativa altera o art. 3º da Lei nº 10.209, de 2001, que instituiu o Vale-Pedágio, para permitir que o pagamento feito pelo embarcador ao transportador, referente às despesas com pedágio, possa ser feito em espécie.

Na justificativa, o autor argumenta que a aquisição do Vale-Pedágio representa um custo burocrático dispensável para o embarcador, uma vez que este poderia repassar ao transportador, em dinheiro, o valor correspondente às despesas com pagamento de pedágio ao longo da rota escolhida. Para reforçar sua tese, diz que estudos comprovam que a utilização do Vale-Pedágio, em comparação com o pagamento em espécie, chega a representar um custo adicional de 32 milhões de reais para os embarcadores.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de iniciativa que recupera a redação original do art. 3º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório. Inicialmente, esse dispositivo previa a possibilidade do pagamento do Vale-Pedágio em dinheiro, alternativa descartada com a edição da Medida Provisória nº 68, de 4 de setembro de 2002, depois convertida na Lei nº 10.561, de 2002, época em que este relator já não mais ocupava o posto de Ministro dos Transportes, exercido de maio de 1997 a novembro de 2001.

Ao tempo da edição da Medida Provisória nº 68, acima mencionada, argumentou-se que a opção do pagamento do Vale-Pedágio em espécie estava permitindo que a nova obrigação legal fosse descumprida, pois a fiscalização, nesse caso, não tinha meios de apurar se o embarcador havia descontado do valor do frete a totalidade ou parte da despesa relativa aos pedágios, irregularidade que, alegou-se então, tornara-se comum.

Com o devido respeito às justificativas apresentadas pelo governo e à decisão soberana tomada pelo Congresso Nacional naquela oportunidade, penso que se trilhou o caminho errado na condução da matéria. Não era intenção do legislador diminuir os encargos daqueles que transportam cargas de terceiros ao preço dos aumentos da burocracia e do custo derivado da rigidez no método de pagamento do Vale-Pedágio.

A sistemática da aquisição antecipada dos vales em estabelecimentos habilitados e seu repasse ao transportador, antes do início da viagem, para uso nas praças de pedágio, pode ser uma solução adequada nos casos em que não vigore entre o embarcador e o transportador um certo vínculo de confiança, resultado de repetidos negócios firmados. Quando esse vínculo existe, todavia, não faz sentido exigir que o embarcador adquira os vales a um preço ligeiramente maior do que o cobrado diretamente nas praças de pedágio. O certo, nessa circunstância, é que ele possa repassar ao transportador, em dinheiro e sem maiores burocracias, o valor das despesas com pagamento de pedágio.

Estou convicto de que tal procedimento não acarretaria prejuízo a ninguém, nem mesmo para os trabalhos da fiscalização, uma vez que um simples recibo de quitação poderia comprovar o cumprimento da

obrigação legal. Ademais, sendo o transportador o maior interessado em que não lhe seja imputado o custo do pedágio, é natural que colabore com a fiscalização – ou mesmo a provoque – no sentido de identificar as eventuais infrações e abusos cometidos pelos embarcadores.

De toda sorte, creio que se havia dificuldades práticas para a fiscalização do pagamento do Vale-Pedágio em espécie, não enumeradas aqui, o melhor a fazer era procurar soluções que as mitigassem, não simplesmente decidir pelo término dessa alternativa de paga.

Concluo, lembrando que o pagamento efetuado pelo embarcador ao transportador, seja mediante vale, seja mediante dinheiro, para cobrir despesas com pedágio, constitui um fator capaz de influenciar a negociação do valor do frete, por mais que o legislador assim não tenha desejado. De fato, como não existe controle estatal sobre os valores de frete, e a oferta de serviços de transporte rodoviário de cargas permanece em alta, é natural que, boa parte das vezes, a obrigação legal acabe por estabelecer valores de frete em patamar inferior ao do que prevaleceria num mercado sem intervenção.

**Sendo essas as considerações que tinha a fazer, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.304, de 2007.**

Sala da Comissão, em            de maio de 2008.

Deputado ELISEU PADILHA  
Relator