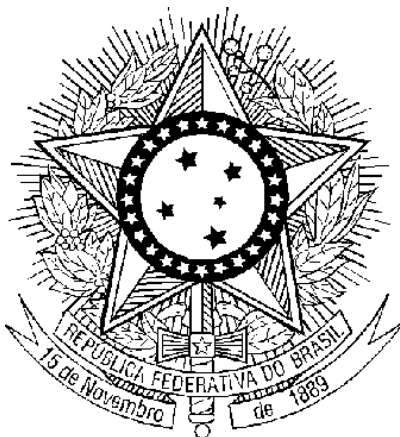


AVULSO NÃO  
PUBLICADO –  
REJEIÇÃO NA  
ÚNICA COMISSÃO  
DE MÉRITO



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.304-A, DE 2007** (Do Sr. Zonta)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. ELISEU PADILHA).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º O caput do artigo 3º da Lei 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 **ou em espécie**, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo." (NR)

Art. 2º - O parágrafo 2º do artigo 3º da Lei 10.209 de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório **ou o equivalente em espécie** deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação." (NR)

Art. 3º - Esta lei passa a vigorar na data de sua publicação revogando as disposições em contrário.

### **Justificativa**

É de conhecimento geral que o custo de aquisição do vale-pedágio obrigatório é mais oneroso para o adquirente porque fica obrigado às empresas fornecedoras do vale-pedágio obrigatório, ônus em média de 5%.

Estudos comprovam que a impossibilidade de poder pagar o pedágio, em espécie, representa um custo adicional de R\$32 milhões ou equivalente à 1.841.314 toneladas em 68.197 viagens num trecho, por exemplo entre Cascavel a Paranaguá, para um caminhão com capacidade de 27 toneladas de carga.

Não pode o Poder Público determinar uma única forma de pagamento do respectivo encargo, cerceando o exercício de liberdade de pagamento das obrigações pelo embarcador.

Desta forma surge a necessidade de mudança da legislação, fato que seguramente possibilitará expressiva redução, em cadeia, no custo do transporte, tanto para o embarcador como para o cliente da carga e também para o consumidor dos produtos transportados.

Brasília, 30 de outubro de 2007.

**Deputado Odacir Zonta**

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**LEI Nº 10.209, DE 23 DE MARÇO DE 2001**

Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Faço saber que o **Presidente da República** adotou a Medida Provisória nº 2.107-12, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

.....

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 no § 5º deste artigo.

*\* Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002.*

§ 1º Quando o Vale-Pedágio obrigatório for expedido em modelo próprio, a aquisição, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições, a critério da concessionária.

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§ 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º O rateio do valor do Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, será definido em regulamento.

§ 5º No caso de transporte fracionado, efetuado por empresa comercial de transporte rodoviário, o rateio do Vale-Pedágio obrigatório será feito por despacho,

destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado.

§ 6º Até o dia 15 de outubro de 2002, as concessionárias de rodovias que pratiquem a cobrança de pedágio informarão à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o modelo próprio de Vale-Pedágio obrigatório, utilizável em todas as rodovias nacionais, que estejam disponibilizando aos interessados e os locais em que poderão ser adquiridos.

*§ 6º com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002.*

§ 7º O descumprimento do que estabelece o parágrafo anterior implicará a aplicação de multa diária de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais).

Art. 4º (Revogado pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002).

.....

.....

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **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.

Ao tempo da edição da Medida Provisória nº 68, acima mencionada, argumentou-se que a opção pelo 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.

Embora o autor do projeto recorra a ponderações razoáveis, em essência nada mudou desde que o governo propôs e o Congresso Nacional ratificou um novo tratamento para a matéria. Ainda hoje, a posição daqueles que transportam cargas de terceiros é bastante vulnerável, restando evidente que o retorno àquele *status quo* produziria os mesmíssimos efeitos negativos então observados.

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, é solução mais adequada num ambiente profissional e impessoal. Deixar que o pagamento ocorra em dinheiro é confiar demais em pretensos vínculos de confiança que se estabeleceriam entre o embarcador e o transportador, por conta de repetidos negócios firmados. O preço da efetividade de uma medida de Estado, por mais que nos queixemos, é sempre alguma burocracia. Antes de pensar em afastá-la por completo, é preciso pensar em como torná-la mais leve...

Estou convicto, enfim, de que o procedimento atualmente adotado não acarreta prejuízo expressivo a ninguém, nem mesmo para os expedidores que, compreensivelmente, às vezes reclamam da aquisição dos vales. Ocorre que ao efetuarem o pagamento aos caminhoneiros por meio do Vale-Pedágio, automaticamente compelem esses transportadores a utilizarem, de fato, as vias postas sob concessão, sempre mais bem cuidadas e sinalizadas. De outra forma, correriam o risco de ter suas cargas transportadas por estradas secundárias, freqüentemente degradadas, em razão de os caminhoneiros desejarem, vez por outra, reter para si a importância que lhes foi paga a título de antecipação de pedágio.

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

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2008.

**Deputado ELISEU PADILHA**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.304/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Eliseu Padilha.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Eliseu Padilha, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Claudio Cajado, Décio Lima, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Moises Avelino e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 2 de julho de 2008.

**Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA**  
**Presidente**

**FIM DO DOCUMENTO**