

PROJETO DE LEI N.º DE 2011

(Do Sr. VITOR PAULO)

Altera a redação do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei altera a redação do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências, para incluir como isento de pagamento de pedágio um único veículo destinado ao transporte de carga, por proprietário.

Art. 2º - O Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º (...)

§ 1º (...)

§ 2º - Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo Diplomático, e um único veículo, por pessoa física, destinado ao transporte de carga” (NR)

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A cada dia aumenta o número de rodovias e trechos de rodovias pedagiados em nosso país. Um país com dimensões continentais que detém uma das maiores malhas rodoviárias do mundo.

Segundo estudos realizados pela ANTC (Associação Nacional de Transportes de Cargas), dos quase 170.000 km de rodovias asfaltadas, cerca de 6% estão nas mãos da iniciativa privada, quando a média mundial é de 2%.

Os Estados Unidos da América que possui a maior malha rodoviária do planeta tem apenas 7.150 km contra 9.500 km de rodovias pedagiadas do Brasil. Isto apesar da extensão rodoviária asfaltada nos EUA ser quase 20 vezes maior que a nossa.

Na maioria dos países, a iniciativa privada constrói rodovias novas, de alto padrão, cobra pedágio e depois de vencido o contrato, entrega ao governo a estrada. No Brasil, salvo pequenos trechos de duplicação, e pequenas extensões de rodovias, basta recuperar e manter para cobrar pedágio. Em alguns pontos, nem isso ocorre. São trechos em que o condutor está pagando pedágio - fazendo caixa - para que as empresas "invistam" nas rodovias.

No nosso estado, o Rio de Janeiro, são 32 pontos de pedágio, com a observação de que quase todos os trechos de pista dupla foram concedidos à iniciativa privada.

A consequência dessa política nacional, embora apresente benefícios principalmente no tocante à preservação das estradas, e com isso acresça algum grau de segurança aos que nela trafegam, traz consigo na prática um aumento dos custos do transporte, seja de passageiro, de carga ou particular.

Especificamente quanto ao transporte de carga, o transporte rodoviário é com certeza um dos mais flexíveis e ágeis por permitir interligar regiões distintas, mesmo as mais remotas, onde não há outras opções à disposição.

Embora entre os anos de 1997 e 2005 tenha sido registrado um crescimento de 60% no transporte de produção de carga por ferrovias, e, ao longo dos últimos anos, iniciativas sejam verificadas no transporte fluvial, o Brasil ainda tem no sistema rodoviário seu principal modal para o transporte de produção e de mercadorias. Por ele passam 56% das cargas movimentadas no País, contra 21% por ferrovia e 18% por hidrovia.

Quando focamos a visão no condutor, proprietário de um único veículo, percebemos que as dificuldades que este enfrenta são ampliadas em razão dessa condição.

O caminhoneiro brasileiro enfrenta jornadas exaustivas e fretes nem sempre justos.

E aquele caminhoneiro que não é empregado de transportadora, aquele que trabalha em seu próprio caminhão, tem sua situação agravada pela baixa capacidade de negociação individual; alto custo com aquisição e manutenção do veículo, além de impostos e taxas diversas, às quais estão incluídos os pedágios, que se espalham pelas rodovias brasileiras, como inicialmente nos referimos.

Estima-se que, apenas com pedágio, um caminhoneiro em São Paulo desembolse cerca de 115 mil reais anuais.

Diante desse quadro, propomos através deste projeto que o proprietário de um único veículo de carga, seja beneficiado com a isenção de pedágio, iniciativa que consideramos necessária à diminuição dos seus custos, motivo pelo qual contamos com a aprovação dos nobres pares.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2011.

Deputado VITOR PAULO

(PRB/RJ)