



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 1.170, 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.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-7547/2010.

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

## PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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 incialmente 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 27 de abril de 2011.

**Deputado VITOR PAULO  
(PRB/RJ)**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**DECRETO-LEI N° 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969**

Dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º, do artigo 2º, do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, e tendo em vista o que dispõe o inciso II do Artigo 20 da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos têrmos do Artigo 20, inciso II da Constituição, instituir cobrança de pedágio, que será devido pelos condutores de veículos automotores que utilizem vias públicas, integrantes do sistema rodoviário federal.

§ 1º Poderão ser submetidos ao pedágio:

- a) estradas bloqueadas ou rodovias expressas;
- b) pontes, viadutos, túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto;

§ 2º Ficam isentos do pagamento de pagágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático.

§ 3º O Governo Federal, por intermédio dos órgãos competentes, poderá, excepcionalmente, autorizar o trânsito de semoventes em rodovias e obras rodoviárias de que trata este artigo, mediante pagamento de tarifa de pedágio e obedecidas as cautelas que a autoridade administrativa determinar.

Art. 2º A cobrança de pedágio será precedida da verificação técnico-econômica de viabilidade e rentabilidade.

Art. 3º As tarifas de pedágio serão estabelecidas, anualmente, em tabelas aprovadas pelo Ministro dos Transportes, ouvido o Conselho Nacional de Transportes e mediante proposta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 4º As tarifas de pedágio serão fixadas, distintamente, para as diversas categorias de veículos e espécies de semoventes.

Art. 5º A base de cálculo das tarifas de pedágio levará em conta, obrigatoriamente, os seguintes fatores:

I - Custo de construção da obra e melhoramentos existentes ou a introduzir para comodidade e segurança dos usuários;

II - Custos dos serviços e sobre serviços operacionais, administrativos e fiscais.

Parágrafo único. Na fixação das tarifas de pedágio para determinada via ou obra rodoviária federal, serão considerados, igualmente, os custos dos transportes rodoviários na região.

Art. 6º O produto havido do pedágio aproveitará, na sua totalidade, à obra rodoviária a êle submetida, para amortização dos seus custos, atendimento das despesas de manutenção, reparação, administração e remuneração do capital investido ou reinvestimentos destinados a melhoramentos, acessos e ampliações necessárias.

Art. 7º O Governo Federal, por intermédio do órgão setorial de execução, poderá, atendendo ao interesse público e mediante licitação, outorgar concessões por prazo fixo, para construção e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, assim como para a

exploração e administração de rodovias existentes, mediante cobrança de pedágio.

Art. 8º A União Federal, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, poderá constituir e organizar emprêsa pública para construção ou exploração de rodovia e obra rodoviária federal, mediante cobrança de pedágio.

Art. 9º Nas estradas ou obras rodoviários que trata o § 1º do artigo 1º dêste Decreto-lei, desde que submetidas ao pedágio, não poderá ser aplicada qualquer da arrecadação da Taxa Rodoviária Federal de que trata o Decreto-lei nº 397, de 30 de dezembro de 1968.

Art. 10. O Ministro dos Transportes expedirá os atos e normas bastantes à execução dêste Decreto-lei.

Art. 11. Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 1989; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA  
Antônio Delfim Netto  
Mário David Andreazza

**FIM DO DOCUMENTO**