



# **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI Nº 1.177, DE 1999**

**( Do Sr. Luís Eduardo )**

Dispõe sobre critérios para a fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 4.740, DE 1998)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre critérios para a fixação do valor da tarifa de pedágio no caso de transporte rodoviário de carga.

Art. 2º O valor da tarifa de pedágio, no caso de veículos de transporte rodoviário de carga, será fixado de forma que o montante atribuído a cada eixo, em relação ao anterior, sofra redução, a partir do segundo, de 15%.

Parágrafo único. Os multiplicadores da tarifa, nos casos previstos neste artigo, são os seguintes:

| <b>Nº de Eixos</b> | <b>Multiplicador</b> |
|--------------------|----------------------|
| 2                  | 1,85                 |
| 3                  | 2,57                 |
| 4                  | 3,18                 |
| 5                  | 3,70                 |
| 6                  | 4,14                 |

Art. 3º Os contratos de concessão vigentes serão revistos para se adaptarem ao disposto nesta lei e para manterem seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A manutenção das rodovias brasileiras tem sido uma preocupação constante dos transportadores desde 1988, quando a nova Constituição Federal revogou o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos e, conseqüentemente, o Fundo Rodoviário Nacional. A partir de então, o modelo, que era caracterizado pela expansão e conservação da malha rodoviária, foi deixado de lado, e o que se viu foi a contínua e rápida degradação das rodovias do País.

Todas as tentativas de se conseguir formas alternativas para manter as rodovias, como a Taxa de Manutenção Rodoviária, o Selo-Pedágio e a vinculação da receita do Imposto sobre a Importação incidente sobre o petróleo, foram frustradas.

A transferência de trechos de rodovias à iniciativa privada, através da lei de concessões, foi o caminho encontrado pela Administração Pública para recuperar e manter as principais estradas do País. Não se pode negar que a cobrança do pedágio é justa, desde que o usuário trafegue em estradas bem conservadas e dotadas dos serviços necessários.

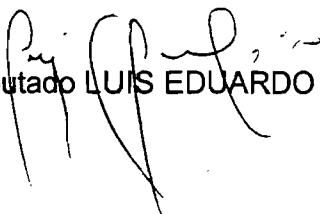
Acontece que o modelo de cálculo tarifário adotado pelo DNER tem se mostrado injusto e inadequado para com os transportadores. Os índices multiplicadores de tarifas básicas, constantes das pautas tarifárias vigentes, não encontram justificativa. Para os ônibus e para os caminhões também de dois eixos o multiplicador é 2, o que dobra o preço do pedágio. Um caminhão de seis eixos paga uma tarifa 500% maior.

O alto custo do pedágio dificilmente pode ser repassado para o preço do frete, especialmente na atual conjuntura do País, que se caracteriza pela queda das atividades econômicas. Se esse custo fosse repassado, os transportadores estariam, com toda a certeza, concorrendo para elevar o preço final das mercadorias.

A proposta aqui apresentada reduz o ônus representado pelo pedágio incidente sobre os veículos pesados, utilizando um redutor de 15% por eixo, cumulativo, fazendo com que o pagamento de cada eixo seja sempre inferior ao anterior. Com isso estar-se-á fazendo justiça a um setor importantíssimo para o desenvolvimento econômico nacional.

Por todos esses motivos, esperamos contar com o apoio integral de nossos ilustres Pares para a aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 15 de junho de 1999.

  
Deputado LUIS EDUARDO