



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 2.695, DE 2000

(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Estabelece critérios para cobrança de pedágio nas rodovias federais e estaduais e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.421, DE 1999)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - A concessão de serviços com direito a cobrança de pedágio, para operação e exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação de rodovias integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual, dar-se-á, somente nos casos em que possa ser oferecida ao usuário a alternativa de chegar ao mesmo destino através de outra via pavimentada e bem conservada, em trajeto que não exceda 25% daquele que percorreria na rodovia concedida.

Parágrafo Único - A condição prevista no caput se aplica também nos casos de criação de postos de pedágio administrados diretamente pelos órgãos federais e estaduais.

Art. 2º - As tarifas de pedágio serão arrecadadas depois de concluída, pela empresa concessionária, a execução das obras de manutenção, conservação e dos investimentos previstos no artigo 1º, incluindo-se infra-estrutura de ambulância e pronto socorro, de serviços mecânicos e de comunicação.

Art. 3º - As tarifas, no caso de concessão de serviços, serão fixadas com base em critérios de equidade entre a prestação do serviço e o equilíbrio econômico financeiro do contrato e, em qualquer caso, obedecerão ao princípio da modicidade e proporcionais a distância percorrida pelo usuário.

Art. 4º - Fica estabelecido um limite de 10 (dez) tarifas por mês para o veículo que transitar mais de 10 (dez) vezes pelo mesmo posto de pedágio e de 15 (quinze) tarifas para o que transitar mais de 15 (quinze) vezes por postos do sistema estadual federal de pedágio.

Parágrafo 1º - Os veículos emplacados em município onde existam um ou mais postos de pedágio ficam isentos do pagamento da tarifa nestes postos.

Parágrafo 2º - Os veículos cujos proprietários comprovarem que tenham residência ou exerçam profissão regularmente em local cujo acesso principal seja através de rodovia sujeita a pedágio ficam isentos da tarifa neste trajeto.

Parágrafo 3º - Será aplicada uma tabela progressiva de desconto, na razão de 10% a cada vez, na tarifa do usuário que transitar pelo mesmo posto de pedágio mais de uma vez ao dia.

Parágrafo 4º - Ficam isentos da taxa, os veículos de carga que transitarem pelos postos de pedágio no período entre zero hora e seis horas.

Art. 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua promulgação.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Os postos de pedágio estão invadindo o país e agredindo direitos elementares dos cidadãos. As rodovias, como os logradouros, ruas, praças, rios e mares, são bens públicos. Como tal, são de uso comum do povo. Proibir alguém de nelas transitar, porque não pode ou não quer pagar, é ferir o direito de livre locomoção (Constituição Federal, Art. 5º, XV), a não ser que se obedeçam a determinados critérios. Esta vedação só será admissível se a rodovia pedagiada se apresentar como uma opção que possa ser recusada quando o usuário tem a alternativa de utilizar outra, pavimentada, que o leve ao mesmo destino. Não havendo esta opção, a passagem pelo pedágio e o seu pagamento são compulsórios, obrigatórios, e o valor cobrado transforma-se num tributo. Neste caso, os serviços de investimentos e conservação da rodovia são serviços públicos essenciais e não podem ser concedidos a particulares por força da Constituição Federal.

Além da opção que se deve oferecer ao usuário, o pedágio só se legitima quando cobrado numa rodovia que ofereça vantagens claras, como pistas duplicadas, possibilidade de desenvolvimento de alta velocidade, encurtamento de distâncias, sinalização perfeita, instalações e equipamentos de segurança, telefone, socorro mecânico, ambulância e pronto atendimento. O usuário deve ter clareza de que, ao pagar, está optando por uma rodovia mais vantajosa, em oposição a outra de uso comum. Instalar simplesmente postos de pedágio ao longo das estradas já existentes, e começar a cobrar por isso, e regressir aos "tributos de trânsito" e de servidão, comuns nos tempos medievais.

É preciso ainda lembrar que os proprietários de veículos automotores já pagam o IPVA e que parte substancial deste destina-se para investimentos e conservação da malha rodoviária. Pagar de novo a uma empresa particular e, além de uma dupla incidência ("bis in idem"), uma ilegitimidade, uma apropriação compulsória no mínimo duvidosa. Aduza-se, por fim, que deve prevalecer o interesse do usuário, e não o da empresa exploradora da estrada. Se as tarifas não forem módicas, estará desatendido o interesse público. Não se nega a empresa concessionária ou permissionária o direito da viabilidade econômica do empreendimento. Mas deve haver a necessária correspondência e proporcionalidade entre o que cobra e o que oferece. Não é justo que se cobre a mesma tarifa para quem percorre toda a extensão da rodovia pedagiada e para quem utiliza apenas uma fração dela. A isenção de tarifa para os veículos de carga entre zero e seis horas, além de aliviar os custos dos transportadores contribui para o congestionamento das rodovias nas horas de maior fluxo de veículos. Como nos demais casos, o negócio é bom quando vantajoso para todas as partes envolvidas.

Sala das Sessões, 28 de março de 2000.

POMPEO DE MATTOS
DEPUTADO FEDERAL
Vice-Líder da Bancada
P D T

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI



CONSTITUIÇÃO

DA

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

TÍTULO II

Dos Direitos e Garantias Fundamentais

CAPÍTULO I

Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
