



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 8, DE 2013

(nº 1.023/2011, na Casa de origem, do Deputado Esperidião Amin)

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, aos Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do Município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção fixada no *caput* deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no art. 4º, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 5º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por este artigo.

§ 6º O disposto no *caput* aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão."

Art. 3º O reequilíbrio econômico pelo cumprimento do disposto no § 3º do art. 4º-A da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, dar-se-á automaticamente a partir do primeiro dia do ano subsequente à entrada em vigor desta Lei, calculando-se o percentual de reajuste no mesmo percentual do volume de isenções em relação ao volume total de veículos do ano anterior, sendo feito a cada ano o referido cálculo, ou a critério do

concessionário em acordo com o poder concedente, a dilação do prazo de concessão para atender o reequilíbrio.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.023, DE 2011

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio,

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, “que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais”, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 1996, passa a vigorar com o acréscimo do seguinte dispositivo:

“Art. 4º-A. É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção fixada no caput deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no artigo anterior, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 5º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por este artigo.

§ 6º O disposto no caput aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Recoloco em discussão na Casa proposta originalmente apresentada pela deputada Angela Amin, em 2008. Trata-se de projeto de lei que concede isenção de pagamento de pedágio a pessoas que morem ou trabalhem em município no qual esteja instalada praça de cobrança. A gratuidade, por óbvio, só abrange a praça de cobrança do município em que o beneficiado resida ou trabalhe.

Em que pese ter recebido parecer favorável de todos os relatores nas comissões encarregadas de analisá-lo – Comissões de Viação e Transportes, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania – o Projeto de Lei nº 3.062/08 terminou por ser arquivado em virtude do que dispõe o art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

O fato de a CCJC não ter tido tempo hábil de apreciar o parecer do relator, na legislatura passada, penso eu, não pode condenar matéria que tão boa acolhida recebeu neste Parlamento – friso que o projeto tramitava sob regime de apreciação conclusiva pelas comissões. É o que me move a reapresentá-lo.

Esclareço, todavia, que a proposta não volta com seu texto primitivo, mas já com sugestões incorporadas no processo de tramitação do PL 3.062/08, além de pequenas modificações feitas por mim, as quais, suponho, poderão trazer mais clareza à redação final.

Feitas essas considerações, gostaria de reproduzir a justificação que acompanhou o PL 3.062/08, posto que seus argumentos continuam válidos.

"Nos últimos anos, a carência de recursos públicos para a realização de investimentos em infra-estrutura levou à adoção de uma política de concessão de rodovias à exploração por parte da iniciativa privada, mediante a cobrança de pedágio. Tal movimento, que inclui tanto os trechos rodoviários licitados diretamente pelo órgão competente da União, como aqueles delegados por convênio a Estados e Municípios e, então, repassados à exploração comercial, viabilizou a implementação de melhorias importantes para a nossa malha rodoviária, mas trouxe também inconvenientes que, só com o tempo estão sendo percebidos e corrigidos.

Um dos problemas mais comuns diz respeito ao ônus desproporcional que pesa sobre a população dos Municípios onde se instalam as praças de cobrança de pedágio. De fato, essa população é penalizada economicamente em seus deslocamentos diários, para trabalhar, estudar ou fazer compras, realizados muitas vezes no âmbito do território do próprio Município. Indústrias e produtores rurais, empresas que realizam entregas a domicílio ou profissionais que atendem a área rural se vêm às voltas com um aumento, difícil de suportar, de seu custo operacional.

Assim, a simples decisão de localizar uma praça de cobrança de pedágio num determinado Município pode comprometer seriamente a competitividade das atividades econômicas nele localizadas e, por conseguinte, a competitividade do próprio Município. No mundo globalizado em que vivemos, tal situação pode assumir contornos inimagináveis, em termos de estagnação da economia local, redução do número de empregos e evasão populacional.

Para tentar corrigir essa distorção, estamos oferecendo à apreciação da Casa a presente proposta, que visa isentar do pagamento de tarifa de pedágio os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localizar a praça de pedágio. Para evitar desvios e mal uso da norma, estamos prevendo que o benefício da isenção dependa de cadastramento e identificação dos veículos pelo órgão executivo de trânsito com jurisdição no Município onde se localizar a praça de pedágio.

Dessa forma, esperamos estar contribuindo sobremaneira para que a cobrança de pedágio, necessária aos investimentos demandados por nossas rodovias, seja realizada de forma justa e equânime.”

Sala das Sessões, em 13 de abril de 2011.

Deputado **ESPERIDIÃO AMIN**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996.

Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

.....

Art. 4º Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

.....

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos)

Publicado no DSF, de 02/04/2013.