



PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013 (PL nº 1023/2011), do Deputado Esperidião Amin, que *altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.*

Relator: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, do então Deputado Esperidião Amin, que “altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio”.

O projeto contém quatro artigos, a seguir descritos. O primeiro tem caráter meramente formal, e enuncia os objetivos da proposta. O segundo, por seu turno, insere um novo art. 4º-A na 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”), cujo *caput* determina que fica isento do pagamento de pedágio o veículo cujo proprietário “possua residência ou exerça atividade profissional permanente” no município onde a praça de pedágio esteja instalada”. Este art. 4º-A contém seis parágrafos que especificam as regras para usufruto do benefício ali tratado: credenciamento obrigatório do veículo pelo concessionário e pelo poder concedente (§ 1º), na forma do regulamento (§ 2º); e revisão prévia da tarifa de pedágio para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (§§ 3º a 6º).



O art. 3º do projeto determina que o reequilíbrio econômico-financeiro seja realizado automaticamente no primeiro dia do ano seguinte ao da entrada em vigor da lei que decorrer do projeto, de modo a cobrir o percentual de isenções concedidas em relação ao total de veículos do ano anterior. O cálculo, a partir daí, será refeito a cada ano, ou a critério do concessionário, em acordo celebrado com o poder concedente. Por fim, o art. 4º determina a vigência imediata da lei que decorrer do projeto.

A justificação do projeto relata o ônus desproporcional que recai sobre os ombros da população dos municípios onde estão localizadas as praças de pedágio. O projeto, portanto, visa a corrigir essa distorção propondo a isenção aqui analisada.

O projeto foi distribuído às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos. Na CCJ, recebeu duas emendas, que não foram acatadas no parecer do Senador Benedito de Lira, que concluiu pela aprovação da matéria. Arquivada ao fim da legislatura passada, o projeto foi desarquivado pelo próprio autor, hoje Senador, Esperidião Amin, e volta a tramitar nas mesmas comissões, inclusive valendo a aprovação realizada na CCJ.

Não há emendas adicionais a analisar.

II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres.

Como a matéria ainda será analisada pela CAE, deixaremos a análise dos aspectos formais para a última Comissão. Passamos a analisar o mérito da proposição.

Reconhecemos que os custos impostos aos usuários das vias concedidas que realizam deslocamentos de natureza metropolitana-pendular diários são desproporcionais. E é exatamente o alívio do encargo imposto a esses usuários que objetiva o PLC nº 8, de 2013.

Entretanto, na forma como proposto pelo PLC, isenção pode gerar dificuldades para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões.



Por um lado, a isenção proposta teria como consequência a redução do custo total do deslocamento, o que criaria um estímulo a uma maior utilização da infraestrutura pelos usuários não-pagantes. Esse comportamento, por sua vez, demandaria mais manutenção e, conseqüentemente, maiores custos para o concessionário. Por outro lado, o inexorável aumento das tarifas para os demais usuários teria o efeito inverso, isto é, como o custo total de seu deslocamento aumentaria, geraria o estímulo a uma menor utilização da rodovia, reduzindo ainda mais a receita do concessionário, demandando nova rodada de reequilíbrio econômico-financeiro, em um círculo vicioso que dificultaria a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Tendo em vista que o objetivo maior do PLC ora em análise é eliminar a cobrança exacerbada dos usuários das rodovias concedidas que realizam deslocamentos curtos mas circulam por trecho interceptado por praça de pedágio e, portanto, pagam pelo uso da rodovia valor desproporcional ao deslocamento realizado, entendemos que solução mais coerente seria criar condições para a adequada implementação da cobrança de pedágio operado por meio de sistemas de livre passagem, sem praças de pedágio, com bloqueio viário eletrônico, conhecido como Sistema “Free Flow”.

A implantação de Sistema “Free Flow” permite pagamentos mais justos uma vez que a sua cobrança se dá pelo uso proporcional da via.

Nesse intuito, propomos substitutivo com o objetivo de alterar a legislação de maneira a viabilizar a utilização desse tipo de cobrança por parte das concessionárias de rodovias.

Todas as medidas propostas pelo substitutivo pretendem garantir a efetiva arrecadação dos pedágios, cujo valor cobrado de cada usuário será proporcional ao trecho efetivamente utilizado e, portanto, mais justo. Ademais, propomos ainda diversas medidas no intuito de garantir a efetiva arrecadação dos valores devidos pelo uso da via pedagiada.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, na forma do seguinte substitutivo:



EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para estabelecer condições para a adequada implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a adequada implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de possibilitar pagamentos que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

Parágrafo único. O Ministério da Infraestrutura regulamentará o sistema de livre passagem, inclusive possibilitando a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 115.**

§ 10. Além do disposto no *caput*, os veículos deverão possuir dispositivo de identificação eletrônica, na forma definida pelo CONTRAN.” (NR)

“**Art. 209.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos:

Infração - grave;

Penalidade - multa.”(NR)

“**Art. 209-A.** Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuá-lo na forma estabelecida:

Infração - grave;



Penalidade - multa.

Parágrafo único. O CONTRAN definirá os procedimentos técnicos e administrativos, no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), para garantir a correta identificação dos veículos e para acesso e integração de informações entre os órgãos e entidades envolvidos no processo, para fins de implementação da cobrança de pedágio operado por meio de sistemas de livre passagem.”

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24.**

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no artigo 209-A, e VIII do art. 21 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas.

.....”(NR)

“**Art. 26.**

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como de utilizar sistema tarifário que garanta ao usuário a cobrança proporcional ao uso efetivo da infraestrutura;

.....”(NR)

Art. 4º O Executivo regulamentará o disposto no parágrafo único do art. 1º no prazo de 180 dias.

Art. 5º No prazo de 180 dias o CONTRAN regulamentará o dispositivo de que trata o § 10 do art. 115 e os procedimento de que trata o art. 209-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19693.01825-52