

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2020**

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera a Lei nº 13.103, de 2015, para definir novo critério de desconto de pedágio para veículo de carga que circule vazio.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que “Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n - 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências”, para fixar novo critério de cobrança de pedágio para veículos de carga que circulem vazios.

Art. 2º A Lei nº 13.103, de 2015, passa a vigorar com o seguinte dispositivo:

“Art. 17-A. Os editais de licitação para a concessão de via rodoviária que forem publicados após decorrido um ano da data a partir da qual este dispositivo tiver passado a vigorar deverão prever que o valor do pedágio a ser cobrado de veículo de transporte de cargas que circule vazio corresponda à metade do valor da tarifa aplicável à sua categoria.

Parágrafo único. Para efeito do que dispõe o *caput*, um veículo de transporte de carga será considerado vazio se o seu peso bruto total, aferido antes da cobrança, não for superior à tara em mais de vinte por cento.”

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

## JUSTIFICAÇÃO

A isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos dos veículos de carga que circulam vazios foi uma grande conquista da brava classe dos caminhoneiros, pressionada há diversos anos pelo aumento dos custos da atividade e pela estagnação da economia. É preciso fazer mais, e melhor, porém.

Muito embora desde 2001 (Lei nº 10.209) seja responsabilidade do embarcador arcar com o pagamento do pedágio, por intermédio da concessão antecipada do “vale-pedágio” ao condutor, na situação na qual o veículo circula vazio – retornando de uma entrega, por exemplo – esse direito não é garantido ao caminhoneiro. Resta-lhe, quando e se possível, acionar o sistema pneumático que permite a elevação de um, dois ou, frequentemente no caso de Combinação de Veículo de Carga – CVC, até três eixos do caminhão. Além da economia operacional obtida, nesse caso o condutor despende valor de pedágio correspondente apenas aos eixos do veículo em contato com o pavimento.

A solução legal adotada representou um avanço, obviamente, mas não veio sem deixar algumas lacunas e produzir efeitos adversos.

Inicialmente, é preciso lembrar que a suspensão de eixos não pode ou não costuma ser usada em veículos de transporte de pequeno porte. O caminhão “toco” é um exemplo. Por sua vez, veículos antigos que não possuem sistema automático de suspensão só podem ter eixo erguido mediante o uso de macaco hidráulico, o que cria dificuldades para o caminhoneiro. Além disso, cabe dizer que em chuva ou pista molhada a suspensão de eixos não é recomendada, pois diminui a segurança nas frenagens. Em todas essas hipóteses, o condutor não tem como ou não deveria se beneficiar da isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos, conferida pela Lei nº 13.711, de 2018.

Essas eram as lacunas. Vamos aos efeitos adversos.

Lamentavelmente, uma parcela dos condutores – minoritária, é verdade – tem se valido da isenção para reduzir o valor despendido com tarifa

de pedágio, mesmo com o caminhão carregado. Contando com a facilidade para o acionamento do sistema que ergue eixos do veículo, a partir mesmo da cabine, alguns motoristas se valem do recurso para transitar nas imediações de praças de pedágio, ultrapassando-as com um ou mais eixos do veículo erguidos e, claro, beneficiando-se com isso. O resultado dessa prática é desastroso, tanto para o pavimento quanto para o caminhão. Com efeito, avaliações indicam que o peso transmitido ao pavimento pelos eixos que permanecem ativos, estando o veículo carregado, costumam ultrapassar o limite legal, colocando em risco a integridade da via. Nos veículos, o excesso de peso nos eixos compromete componentes variados: suspensão, molas, pneus, barras de eixo e estrutura do semirreboque. Há mais, no entanto. Nessa condição (com eixos suspensos), o caminhão perde capacidade de desaceleração, precisando percorrer uma distância maior do que a usual para interromper sua marcha. Isto é: aumenta-se o risco de colisões e atropelamentos. Além disso, com pneus erguidos, o veículo perde estabilidade lateral em curvas, o que pode ser fatal no caso de um conjunto carregado.

Tendo em vista que não é fácil fiscalizar como cada condutor se porta com respeito ao manejo do sistema de suspensão de eixos, este projeto de lei traz à discussão uma proposta alternativa: para novos contratos, a isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos passaria a ser substituída por um desconto de 50% em relação ao valor cobrado para a categoria do veículo. Em outras palavras, se o caminhão estiver circulando sem carga, o valor da tarifa de pedágio que lhe será aplicada corresponderá à metade do valor previsto para sua categoria. Evita-se, com isso, que eixos suspensos sejam empregados como critério para identificar que um veículo circula vazio, sem carga. A aferição terá de se relacionar diretamente ao peso do veículo. Para a detecção do peso do veículo, o regulador poderá especificar o sistema tecnológico que julgue mais apropriado na época. Há, por exemplo, a possibilidade de se empregar balanças dinâmicas, que revelam o peso do veículo que se encontra em movimento. Outra opção é a aferição indireta, por meio de sistema que coleta dados a partir de uma *tag* ou algo similar que se acha no veículo de transporte. É essa a ideia do documento único eletrônico de

transporte (DT-e), ou mesmo do Sistema de Identificação Automática de Veículos – SINIAV, previsto na legislação.

Por fim, dois aspectos. Primeiro: fixou-se o desconto em 50% para que nenhum tipo de veículo de carga seja obrigado a pagar, sob a nova metodologia, mais do que paga sob a metodologia atual (desconto aplicado em relação a eixos suspensos). Segundo: adotou-se como parâmetro para a conceituação de veículo vazio peso bruto total que não ultrapasse em mais de 20% a tara (peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, do conjunto roda/pneu sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas). Em geral, no caso de caminhões do tipo pesado, o peso bruto total corresponde a três ou quatro vezes a tara. O limite aqui proposto, portanto, é bem conservador.

Sendo o que se tinha a dizer, pede-se o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em        de        de 2020.

Deputado ABOU ANNI