

REQUERIMENTO
(Do Sr. -LUIS CARLOS HEINZE)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à cobrança de pedágio de veículos de carga que transitam com eixo suspenso.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo que o eixo suspenso de veículos de carga deixe de ser considerado para efeito da cobrança de pedágio em rodovias federais.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado LUIS CARLOS HEINZE

INDICAÇÃO Nº , DE 2011
(Do Sr. LUIS CARLOS HEINZE)

Sugere que o eixo suspenso de veículos de carga deixe de ser considerado para efeito da cobrança de pedágio em rodovia federal.

Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes:

Passados cerca de quinze anos desde a introdução da cobrança de pedágio em algumas rodovias federais, é inquestionável o benefício que a medida trouxe, e continua a trazer, para o transporte rodoviário de pessoas e cargas. Como já demonstraram diversas pesquisas de opinião, a ampla maioria dos usuários se mostra satisfeita com as condições das vias exploradas mediante concessão e, salvo exceções, não reage negativamente às tarifas praticadas.

Creio que essa boa acolhida da população ao programa federal de concessões rodoviárias pode ser explicada não apenas pelos resultados práticos alcançados, mas também pelo senso de justiça que norteia a aplicação de tarifas às diferentes categorias de veículos. Diferente de outros países, o Brasil optou por implantar uma gradação tarifária mais extensa, na tentativa de associar as tarifas aos diferentes custos impostos à administração rodoviária por cada espécie de veículo. Essa diferenciação teve como principal critério o número de eixos utilizado por cada automotor, posto que a quantidade de eixos tem relação direta com a capacidade de carga e, grosso modo, com o esforço transferido ao pavimento.

Em resumo, pode-se afirmar que a razoabilidade da metodologia foi e permanece sendo um trunfo nas mãos do administrador público, sempre confrontado com a responsabilidade de justificar a imposição de pagamento por serviço que ainda é tido por muitos como de fruição gratuita.

Não obstante esse quadro positivo, é preciso reconhecer que mesmo uma metodologia sensata, como essa demonstra ser, pode apresentar alguma vulnerabilidade. É do que venho falar a Vossa Excelência.

A política de se cobrar por eixos do veículo, como tem sido feito desde o início do programa de concessão, faz sentido se, de fato, esses eixos estão em uso, transferindo carga para o pavimento rodoviário. É o que, quase sempre, acontece. Existem, todavia, veículos de carga capazes de suspender um ou mais eixos, tecnologia colocada no mercado há mais de trinta anos. A introdução desse dispositivo permitiu que alguns tipos de caminhões tivessem ampliada sua capacidade de carga, evitando que parte dos usuários recorresse a configurações veiculares mais robustas e mais caras.

Em nosso país, a novidade foi muito bem aceita, posto que é significativo o número de viagens que se faz com veículo descarregado, sintoma do desequilíbrio entre mercados regionais. Tendo de retornar à base com o caminhão vazio, pode o condutor deixar de usar um ou mais eixos necessários para a sustentação da carga na viagem inicial, poupando pneus e consumindo menos combustível. Percebe-se que essas economias são ainda mais importantes para o transportador quando se recorda que o vale-pedágio só lhe é entregue se estiver conduzindo mercadoria. Isto é, quando circula com o caminhão vazio, as despesas com pedágio lhe vão às costas.

Enfim, não há dúvida de que o mecanismo reduz custos para o transportador, gerando reflexos positivos no preço final dos produtos. Nas praças de pedágio, porém, parte de suas vantagens é dissipada, uma vez que não se distingue o veículo que circula com eixo suspenso do que não o faz. Pagam, ambos, a mesma tarifa.

Ora, é evidente que a uniformidade de tratamento, aqui, não se coaduna ao espírito de justiça que, desde o início, conduz o programa de concessões rodoviárias. Atos de má-fé à parte, é irrefutável que o veículo que transita com eixo suspenso leva bem menos carga do que seus pares que circulam com todas as rodas em contato com o pavimento. Se leva bem menos carga, ou se viaja vazio, parece natural que esse veículo, imprimindo menos pressão sobre o pavimento, fique sujeito a tarifa mais barata, correspondente ao impacto que causa na infraestrutura.

Pode-se alegar que, ao se reduzir o número de eixos empregados na rodagem, aumenta a pressão sobre o pavimento exercida a

partir de cada um dos eixos que não se acham suspensos. Essa alegação, contudo, parte do princípio de que o veículo continuaria a transitar relativamente cheio, com carga próxima da que seria capaz de conduzir se estivesse com todos os eixos rebaixados. Há de se convir, no entanto, que essa não é a situação típica. Bem ao contrário. Na maioria dos levantamentos realizados nas estradas brasileiras, constatou-se que há um número expressivo de viagens nas quais os caminhões seguem descarregados. É nessa circunstância que os condutores se valem da suspensão de eixos.

Obviamente, diante da perspectiva de se pagar menos pedágio, dada uma nova regra para a cobrança de eixos suspensos, abusos poderiam acontecer. Vossa Excelência há de reconhecer, porém, que o direito de muitos não pode ser obliterado pelo comportamento de uns poucos. A fiscalização rodoviária e as concessionárias, por certo, teriam meios de inibir a atuação desonesta daqueles que, para ver reduzida a tarifa de pedágio, suspendessem um ou mais eixos do caminhão carregado, já nas proximidades de praça de cobrança.

A esta altura, sei bem que alterar a metodologia de cobrança seria tarefa custosa; os contratos estão em andamento e os sistemas de pedágio consolidados. Mas penso que o esforço vale a pena, principalmente por reforçar o princípio de justiça que, repito, está na base do formato de cobrança adotado no programa federal de concessões rodoviárias. Estou convicto, por fim, que a excelente equipe técnica a serviço desse Ministério e da ANTT, saberia dar o adequado tratamento prático a essa questão.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **LUIS CARLOS HEINZE**