

PROJETO DE LEI Nº — , DE 2011

(Do Sr. RONALDO BENEDET)

Isenta do pagamento de pedágio em via federal veículos automotores de duas rodas cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³ de cilindrada.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede aos veículos automotores de duas rodas cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³ de cilindrada isenção do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º São isentos do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, os veículos automotores de duas rodas cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³ de cilindrada.

Parágrafo único. Os veículos automotores de duas rodas aos quais estejam conectados *side-car* ou semi-reboque não gozam da isenção prevista neste artigo.

Art. 3º A isenção fixada por esta Lei dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão.

§ 1º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no *caput* deste artigo, a isenção somente terá lugar após

deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 2º 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 esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Retomo idéia apresentada no Projeto de Lei nº 6.387, de 2009, prematuramente arquivado em virtude de o autor, deputado Milton Vieira, ter deixado a Câmara dos Deputados. Acredito que o tratamento ali oferecido à matéria – isenção de pagamento de pedágio para veículos de duas rodas – é bastante consciencioso, porquanto restringe a isenção a vias federais, em obediência ao pacto federativo, e evita estender o benefício a triciclos ou veículos de duas rodas acompanhados de *side-car* ou semi-reboque (nesses casos, a motocicleta se aproxima do perfil do automóvel). Além disso, aquela proposta enfatizava a necessidade de se respeitar o princípio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nas palavras do autor, *“em que pese o fato de o somatório dos valores cobrados das motocicletas representar muito pouco em relação à receita total das concessionárias, não se pode negar a estas o direito de reclamar um reajuste tarifário, caso tal ação se mostre necessária para recompor os termos da equação financeira inicial.”*

Feitas essas considerações, que explicam porque estou tomando por base iniciativa já trazida ao parlamento, gostaria de realçar um aspecto deste projeto de lei que o torna diferente do PL nº 6.387/09: limita-se a gratuidade a veículos de duas rodas cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³ de cilindrada. Por que essa decisão?

Fundamentalmente, creio que a isenção deva beneficiar os que se valem da motocicleta para trabalhar, para estudar, para dar conta de compromissos comuns à maioria dos brasileiros. Quase sempre, esses que não recorrem a motocicletas como meio de lazer adquirem os modelos menos potentes, mais baratos. É precisamente o caso dos milhares de trabalhadores que hoje, sobre veículos de duas rodas, realizam entregas de documentos e mercadorias nas cidades de todo o país, ou mesmo que efetuam transporte remunerado nas localidades em que se autorizou o serviço de moto-táxi. Para esses condutores, é importante, sim, que seu trabalho não seja constringido pela imposição de um custo que não têm como absorver adequadamente, pois sua competitividade depende em primeiro lugar dos baixos preços praticados.

A par desse esclarecimento, tomo a liberdade de reproduzir parecer proferido pelo Deputado Sandro Matos na Comissão de Viação e Transportes, por ocasião da análise do Projeto de Lei nº 5.038, de 2008, também sobre o tema. Creio que o texto resume, de maneira correta, uma grande quantidade de argumentos que vários autores têm lançado para justificar a concessão de gratuidade a motocicletas, nos pedágios. Segue o voto.

“Vale dizer, de imediato, que as motocicletas, ao contrário do que ocorre em muitas cidades, representam parcela ínfima do fluxo de veículos nas rodovias. De acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, de 2003, as motocicletas representam cerca de 0,85% do volume de tráfego nas rodovias federais postas sob concessão.

Em virtude de se cobrar das motocicletas, nas concessões federais, metade do valor da tarifa básica de pedágio, sua contribuição para a receita total da concessionária, em termos percentuais, é menor ainda: aproximadamente, 0,25%.

Ou seja, se fosse instituída a gratuidade para as motocicletas, nas rodovias federais em que se cobra pedágio, seria necessário um aumento de cerca de um centavo para cada cinco reais de tarifa básica cobrada dos demais usuários.

Trata-se de uma elevação tão insignificante que um eventual ajuste para manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato

só poderia ter lugar depois de alguns anos, de maneira a ser incorporado à tarifa básica um valor que não dificultasse a operação de cobrança.

Assim, sob a ótica da remuneração das concessões federais, o fluxo de motocicletas é virtualmente desprezível.

Poder-se-ia alegar, então, que é um princípio de justiça obrigar o motociclista a pagar, como os demais usuários, a tarifa de pedágio – o chamado princípio do usuário-pagador, de que falamos antes.

Ocorre que a cobrança de pedágio da motocicleta não acontece sem inconvenientes importantes.

Em primeiro lugar, experiências internacionais reportam que há muito mais dificuldades na introdução da cobrança eletrônica do pedágio para motocicletas do que para os demais veículos, o que sugere a necessidade da cobrança quase exclusivamente manual ainda por um bom tempo, até que se aperfeiçoe a tecnologia.

A cobrança manual, todavia, é bastante custosa, especialmente para os motociclistas. A maioria tem que tirar o capacete, as luvas, procurar o dinheiro no casaco ou no compartimento de bagagem e, depois, voltar a colocar aqueles acessórios. Em resumo, perde-se muito tempo em uma operação crítica, que não deveria comprometer a fluidez do trânsito na rodovia.

Outro aspecto a considerar é a insegurança experimentada pelos motociclistas quando se aproximam das cabines de cobrança de pedágio, já que a constante paralisação de veículos, principalmente de caminhões e ônibus, favorece o derramamento de óleo na pista, entre outros detritos. Nesse sentido, se as motocicletas pudessem se dirigir a uma faixa gratuita exclusiva, na qual não houvesse a exigência de excessiva redução da velocidade, estariam os condutores menos sujeitos a acidentes como derrapagens ou queda por desequilíbrio.

Não menos importante do que os argumentos lançados até aqui, é o fato de que as motocicletas, efetivamente, nada contribuem para o desgaste do pavimento, importante fonte de despesa para as concessionárias, e muito pouco contribuem para a demanda por espaço na via, como nos lembram os próprios autores dos projetos.”

Postas essas explicações, gostaria de contar com o apoio de nossos Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **RONALDO BENEDET**