COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.038, DE 2005 (APENSO O PROJETO DE LEI Nº 6.753, DE 2006)

Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Autor: Deputado NELSON BORNIER

Relator: Deputado SANDRO MATOS

I - RELATÓRIO

Cabe a esta Comissão analisar os Projetos de Lei nº 5.038, de 2005, proposto pelo Deputado Nelson Bornier, e nº 6.753, de 2006, de autoria da Deputada Laura Carneiro. O objetivo das iniciativas é conceder isenção de pagamento de pedágio às motocicletas e veículos similares, em rodovias federais.

Segundo os autores, as motocicletas não danificam o pavimento, não contribuem para os congestionamentos e favorecem a economia de combustíveis, razões que, concluem, justificam o benefício que se está a propor.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei em análise já foram objeto da apreciação desta Comissão na legislatura passada, tendo recebido parecer favorável do ex-Deputado, e relator da matéria, Jair de Oliveira. Embora tecnicamente robusto, o parecer de S.Ex^a não chegou a ser colocado em votação, razão pela qual tomamos a liberdade de aqui reproduzir os argumentos ali apresentados.

Ainda que esposemos a linha de raciocínio do mencionado parecer, é necessário salientar, contudo, que no tocante aos veículos de três rodas, os triciclos, não vemos razão para agraciá-los com a isenção de que se fala nas iniciativas. Tratam-se de veículos fora-de-linha, esportivos, geralmente dedicados ao lazer. Nada contra quem deles faça uso, mas é inevitável admitir que seus proprietários, em regra, não necessitam de qualquer benefício financeiro, como o que se propõe. Além disso, os triciclos, em termos de interferência no tráfego, mais se aproximam dos automóveis do que das motocicletas, outra razão, portanto, para que não sejam tratados da mesma forma que os veículos de duas rodas.

Passemos agora, então, ao texto anteriormente submetido a este órgão técnico.

“Apesar de reiteradas vezes esta Comissão ter se oposto à concessão de isenções do pagamento de pedágio a diferentes classes de veículos e de usuários, em rodovias federais, julgo que o assunto não foi esgotado. Em relação às motocicletas, pelo menos, algumas reflexões ainda merecem ser feitas.

Cabe assinalar, inicialmente, que isentar veículos de duas rodas do pagamento de pedágio é proposta que ainda causa bastante polêmica mundo afora. Definitivamente, não há consenso acerca da matéria.

Embora se reconheça a razoabilidade da aplicação do princípio do usuário-pagador no âmbito das concessões rodoviárias (todo beneficiado por um serviço deve pagar pela sua fruição), a motocicleta apresenta peculiaridades tais que, não raras vezes, as autoridades públicas decidem excluí-la do rol dos veículos contribuintes.

Assim fizeram, por exemplo, o Governo do Estado de São Paulo, o Governo do Estado do Rio de Janeiro e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, nas concessões de algumas rodovias estaduais. Agiram da mesma forma governos de vários estados norte-americanos e de alguns países. Curiosamente, até mesmo uma concessionária privada, a NovaDutra, em função de uma decisão interna corporis, decidiu não cobrar pedágio das motocicletas.

Mas quais as razões para que a motocicleta, algumas vezes, seja tratada como exceção à regra?

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.

Colocados todos esses argumentos, cabe avaliar qual das duas proposições aqui analisadas reúne os melhores atributos.

Ainda no ano de 2005, tivemos a oportunidade de examinar o Projeto de Lei nº 5.038/05, e a ele oferecer parecer favorável. Recentemente, todavia, o processo nos foi reencaminhado para que analisássemos o Projeto de Lei nº 6.753/06, apensado àquela iniciativa. Cremos que, em face da discussão que ainda perdura em torno da vigência do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969 (que, segundo

alguns juristas, teria sido tacitamente revogado pela Lei nº 7.712, de 1988), e da necessidade de se prever, na lei, dispositivo que oriente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme jurisprudência firmada na Comissão de Finanças e Tributação, a melhor alternativa é aprovar o Projeto de Lei nº 6.753, de 2006, não obstante, no mérito, não se possa questionar a pertinência do Projeto de Lei nº 5.038/05.”

Em vista de tudo o que se disse, portanto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.753, de 2006, adotada a emenda anexa, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.038, de 2005.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado SANDRO MATOS
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 6.753, DE 2006

Isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas ou três rodas.

Suprima-se da ementa e dos arts. 1º e 2º, *caput*, a expressão “ou três”.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado SANDRO MATOS
Relator