



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 5.038-B, DE 2005** **(Do Sr. Nelson Bornier)**

Concede isenção de pagamento de pedágio para os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação do de nº 6.753/06, apensado, com emenda, e pela rejeição deste e do de nº 1.023/07, apensado (relator: DEP. AFFONSO CAMARGO); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária deste, dos de nºs 6.753/06 e 1.023/07, apensados, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes; e, no mérito, pela aprovação do de nº 6.753/06, apensado, com a Emenda da Comissão de Viação e Transportes, com emenda, e pela rejeição deste e do de nº 1.023/07, apensado (relatora: DEP. SORAYA SANTOS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

(*) Atualizado em 25/05/17, em razão de incorreções no avulso anterior

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6753/06 e 1023/07

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer da relatora
- Complementação de voto
- Emenda oferecida pela relatora
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, “que dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências”, com a finalidade de conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Art 2º O § 2º do Art 1º do Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais, aqueles do corpo diplomático e os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.”

Artº 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição objetiva contemplar uma parcela de veículos que, pelas suas características, não causam danos as estradas e rodovias, muito menos ao meio-ambiente. Tendo em vista que os veículos ciclomotores, motocicletas, motos, motonetas e triciclos são notoriamente veículos de baixo consumo de combustível. E considerando que o uso desse tipo de veículo, além de representar economia de gasolina, não causa, em razão do seu peso, danos à pavimentação das vias públicas e considerando, ainda que são veículos que pouco congestionam o trânsito, parece justo que mereçam uma atenção especial pelo que representam: diminuição do volume de tráfego, diminuição dos elevados índices de poluição e até mesmo diminuição dos contratempos ocasionados pelos engarrafamentos.

Além de que a relação custo/benefício não justifica a cobrança de pedágio dos veículos ciclomotores, motocicletas, motos, motonetas e triciclos.

O peso das motos chega a ser insignificante. As de 450 cilindradas, que são a maioria nas estradas, pesam cerca de 156 kg. As menores, de 125 cilindradas, cerca de 75kg. Sua área de contato com o solo é de cerca de 10cm, apenas.

Assim finalmente, qualquer incentivo que se dê à moto, concorrerá para melhorar o trânsito e demonstrará para a sociedade a preocupação que se tem com a qualidade de vida.

Sala das Sessões, em 12 de abril de 2005.

NELSON BORNIER
Deputado Federal

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

DECRETO-LEI Nº 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969

Dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º, do artigo 2º, do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, e tendo em vista o que dispõe o inciso II do Artigo 20 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica o Governo Federal autorizado a, nos termos do Art. 20, Inciso II da Constituição, instituir cobrança de pedágio, que será devido pelos condutores de veículos automotores que utilizem vias públicas, integrantes do sistema rodoviário federal.

§ 1º Poderão ser submetidas ao pedágio:

- a) estradas bloqueadas ou rodovias expressas;
- b) pontes, viadutos, túneis ou conjunto de obras rodoviárias de grande vulto.

§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático.

§ 3º O Governo Federal, por intermédio dos órgãos competentes, poderá, excepcionalmente, autorizar o trânsito de semoventes em rodovias e obras rodoviárias de que trata este artigo, mediante pagamento de tarifa de pedágio e obedecidas as cautelas que a autoridade administrativa determinar.

Art. 2º A cobrança de pedágio será precedida da verificação técnico-econômica de viabilidade e rentabilidade.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.753, DE 2006
(Da Sra. Laura Carneiro)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5038/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei isenta os veículos automotores de duas ou três rodas 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 ou três rodas.

Parágrafo único. A isenção somente terá lugar após a revisão das tarifas vigentes, eventualmente necessária para manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão rodoviária.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei recoloca na pauta de discussão da Casa a proposta de isentar os condutores de veículos de duas ou três rodas do pagamento de pedágio em rodovia federal.

Apesar de ter apresentado proposição similar no início desta legislatura, creio que a presente iniciativa traz uma contribuição importante, ao destacar a necessidade de se revisar as tarifas com vistas a manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão (na hipótese, obviamente, desse equilíbrio ter efetivamente sido afetado). Para acentuar a relevância dessa modificação, basta lembrar que a Comissão de Finanças e Tributação deu parecer contrário ao projeto anterior com base na suposta indefinição do mecanismo que, eventualmente, possibilitaria a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Além disso, a essa altura, após tantos debates, estou ainda mais convencida de que a isenção sugerida tem pertinência, como bem argumentou o Deputado Jair de Oliveira em seu parecer ao Projeto de Lei nº 5.038, de 2005, na Comissão de Viação e Transportes:

“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 fizerem, 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 lembra o próprio autor do projeto”

Como se percebe, não são poucas as razões que justificam isentar as motocicletas e triciclos do pagamento de pedágio. É uma medida sensata e que encontra amparo em diversas experiências bem sucedidas.

Parece-me, enfim, que o grande temor que ronda esta Casa, na discussão da matéria, é a possibilidade de se criar um perigoso precedente nas concessões rodoviárias: teríamos, daí em diante, fortes pressões para que a isenção fosse estendida a veículos de carga, de transporte coletivo, de taxistas, de portadores de deficiência, etc.

Embora compreenda essa preocupação, não acho que a proposta abra caminho para uma cascata de gratuidades. Estamos bastante maduros politicamente para resistir a reivindicações que desvirtuem a principal característica dos programas de concessão: recuperar, manter e aperfeiçoar a rodovia mediante pagamento pelo maior número possível de usuários diretos.

Esses os motivos que me fazem pedir o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 16 de março de 2006.

Deputada **LAURA CARNEIRO**
PFL/RJ

PROJETO DE LEI N.º 1.023, DE 2007 **(Do Sr. Celso Russomanno)**

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

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5038/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei isenta os veículos automotores de duas ou três rodas 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 ou três rodas.

Parágrafo único. A isenção somente terá lugar após a revisão das tarifas vigentes, eventualmente necessária para manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão rodoviária.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei recoloca na pauta de discussão da Casa a proposta de isentar os condutores de veículos de duas ou três rodas do pagamento de pedágio em rodovia federal.

Apesar de ter apresentado proposição similar no início desta legislatura, creio que a presente iniciativa traz uma contribuição importante, ao destacar a necessidade de se revisar as tarifas com vistas a manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão (na hipótese, obviamente, desse equilíbrio ter efetivamente sido afetado). Para acentuar a relevância dessa modificação, basta lembrar que a Comissão de Finanças e Tributação deu parecer contrário ao projeto anterior com base na suposta indefinição do mecanismo que, eventualmente, possibilitaria a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Além disso, a essa altura, após tantos debates, estou ainda mais convencida de que a isenção sugerida tem pertinência, como bem argumentou o Deputado Jair de Oliveira em seu parecer ao Projeto de Lei nº 5.038, de 2005, na Comissão de Viação e Transportes:

“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 fizerem, 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 lembra o próprio autor do projeto”

Como se percebe, não são poucas as razões que justificam isentar as motocicletas e triciclos do pagamento de pedágio. É uma medida sensata e que encontra amparo em diversas experiências bem sucedidas.

Parece-me, enfim, que o grande temor que ronda esta Casa, na discussão da matéria, é a possibilidade de se criar um perigoso precedente nas concessões rodoviárias: teríamos, daí em diante, fortes pressões para que a isenção fosse estendida a veículos de carga, de transporte coletivo, de taxistas, de portadores de deficiência, etc.

Embora compreenda essa preocupação, não acho que a proposta abra caminho para uma cascata de gratuidades. Estamos bastante maduros politicamente para resistir a reivindicações que desvirtuem a principal característica dos programas de concessão: recuperar, manter e aperfeiçoar a rodovia mediante pagamento pelo maior número possível de usuários diretos.

Esses os motivos que me fazem pedir o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 2007.

Deputado CELSO RUSSOMANNO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe a isenção do pagamento de pedágio em rodovias federais aos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

A este projeto foram pensados os seguintes:

1. PL nº 6.753/06, da Deputada Laura Carneiro, que isenta do pagamento de pedágio os veículos automotores de duas ou três rodas;
2. PL nº 1.023/07, do Deputado Celso Russomano, idêntico ao projeto anterior.

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.

II - VOTO DO RELATOR

Os dois primeiros 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. Esse parecer não chegou a ser colocado em votação, razão pela qual tomo a liberdade de aqui reproduzir e adotar os argumentos ali apresentados. Uma vez que o PL nº 1.023/07, posteriormente apensado, é idêntico ao PL nº 6.753/06, o parecer vale para todos.

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.”

No tocante aos veículos de três rodas, os triciclos, não vejo razão, no entanto, para agraciá-los com a isenção de que se fala nas iniciativas. Tratam-se de veículos fora-de-linha, esportivos, geralmente dedicados ao lazer. Não

temos 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.

Em vista do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.753, de 2006, adotada a emenda anexa, e pela rejeição do PL nº 5.038, de 2005 e do PL nº 1.023/07.

Sala da Comissão, em 07 de novembro de 2007.

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator

EMENDA

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

Sala da Comissão, em 07 de novembro de 2007.

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.038/05, e o Projeto de Lei nº 1.023/07, apensado, e aprovou o Projeto de Lei nº 6.753/06, apensado, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Affonso Camargo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado,

Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

**EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 6.753/06,
APENSADO**

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

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.038, de 2005 tem por objetivo conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

De acordo com a justificação, a proposição pretende beneficiar uma parcela de veículos que, pelas suas características, não causam danos às estradas, às rodovias ou ao meio ambiente.

Por tratar de matéria similar e nos termos regimentais foram apensados ao projeto original o PL nº 6.753, de 2006 e o PL nº 1.023, de 2007.

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou por unanimidade a proposição original, tendo aprovado com emenda o PL nº 6.753, de 2006. A distribuição feita pela Mesa também incluiu esta Comissão de Finanças e Tributação, que deve dar parecer quanto à adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Aberto e esgotado o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

II - VOTO DA RELATORA

Estabelece a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, de 29 de maio de 1996, em seu art. 1º, § 2º, que “sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos orçamentos, sua forma e conteúdo”.

Com respeito ao objetivado por todas as proposições em exame, pode-se considerar que a concessão de isenção de pagamento da tarifa de pedágio por parte de determinados veículos provocaria redução da receita esperada pelas concessionárias de exploração da infraestrutura rodoviária federal. Tais receitas, por sua vez, foram certamente consideradas nos cálculos que culminaram na definição dessas tarifas de pedágio dos contratos de concessão já celebrados e atualmente em vigor. Por conseguinte, sua frustração, ainda que parcial, poderia ensejar legítimas solicitações de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos correspondentes.

No que tange ao PL n.º 5.038/2005, no entanto, sem embargo do reconhecimento do direito à recomposição do equilíbrio dos contratos já firmados, nada aponta para a possibilidade de que as possíveis consequências da aprovação do Projeto venham a incluir impacto inescapável – direto, líquido e certo – sobre a receita ou a despesa pública da União, tendo em vista a pluralidade de meios para viabilizar o necessário reequilíbrio. Como visto acima, há plenas possibilidades de conduzir a questão sem que se imponham novos dispêndios de recursos federais para tanto.

Quanto aos PL's n.ºs 6.753/2006 e 1.023/2007, apensados, de acordo com expressa menção em dispositivo do texto proposto, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial dos contratos de concessão rodoviária se daria necessariamente por intermédio da revisão das tarifas atualmente cobradas pelas concessionárias, o que afasta a possibilidade de haver algum impacto direto sobre a receita ou a despesa pública da União.

Por fim, a emenda adotada pela Comissão de Viação e Transportes ao PL n.º 6.753/2006, apensado, ao reduzir o rol dos veículos que seriam beneficiados com a isenção da tarifa de pedágio, tampouco implica qualquer impacto sobre a receita ou a despesa pública da União.

Quanto ao mérito, estamos perfeitamente de acordo com o Autor da proposta. É preciso que o Estado forneça os devidos incentivos para que os proprietários de veículos façam opção por modalidades de baixo consumo de combustível e, sobretudo, de menor impacto ambiental. A diminuição dos estragos causados por estes veículos às vias e rodovias públicas também é um fator importante a ser considerado. O incentivo que se dá por meio da presente

proposição deve contribuir, portanto, para melhorar nossas condições de trânsito já tão deficientes e demonstrar a preocupação que se deve ter com a qualidade de vida.

Em vista do que foi exposto, votamos **pela não implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição de receita pública**, não cabendo pronunciamento quanto aos aspectos financeiros e orçamentários do Projeto de Lei nº 5038 **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, de 2005 e dos dois projetos apensados. No mérito, votamos **pela aprovação** do PL nº 6.753, de 2006, com a emenda aprovada na Comissão de Viação e Transportes, e pela rejeição do demais projetos.

Sala da Comissão, em

Deputada **SORAYA SANTOS**
Relatora

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

O Projeto de Lei nº 5.038, de 2005 tem por objetivo conceder isenção de pagamento de pedágio para os veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Por tratar de matéria similar e nos termos regimentais foram apensados ao projeto original o PL nº 6.753, de 2006 e o PL nº 1.023, de 2007.

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou por unanimidade a proposição original, tendo aprovado, com emenda, o PL nº 6.753, de 2006. A distribuição feita pela Mesa também incluiu esta Comissão de Finanças e Tributação, que deve se manifestar quanto à adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na condição de relatora da matéria, apresentei o meu parecer, no dia 6 de agosto, concluindo pela aprovação da matéria, na forma adotada pela Comissão de Viação e Transporte. O Regimento Interno impõe à Comissão de Finanças e Tributação a análise do impacto financeiro e orçamentário sobre as contas públicas, o que ele não se verificou. Quanto ao mérito, a proposição atende a uma camada social que pouco prejuízo promove às empresas que operam as concessões de rodovias, em função do baixo impacto no desgaste dos asfalto das vias e rodovias.

Na reunião deliberativa da Comissão de Finanças e Tributação, realizada em 19 de agosto, durante a discussão da matéria, os Deputados João Gualberto e Aluisio Mendes manifestaram a preocupação em aprovar a matéria na forma proposta em meu relatório.

Após amplo debate, foi proposta alteração em meu parecer no sentido de que a isenção ocorresse somente na renovação dos contratos e nos contratos novos. A sugestão foi acatada por esta relatora, sendo de pronto corroborada pelo Colegiado que aprovou o parecer desta Parlamentar.

Nesse sentido, apresento esta Complementação de Voto, acrescentando uma emenda ao Projeto, com o texto em anexo.

Diante do exposto, ratifico o meu voto **pela não implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição de receita pública**, não cabendo pronunciamento quanto aos aspectos financeiros e orçamentários do Projeto de Lei nº 5.038, de 2005 e dos dois projetos apensados. No mérito, voto **pela aprovação** do Projeto de Lei nº **6.753, de 2006**, apensado, na forma da emenda aprovada na Comissão de Viação e Transportes, com emenda, e pela rejeição do PL nº 5.038, de 2005 e do PL nº 1.023, de 2007, apensado.

Sala da Comissão, 19 de agosto de 2015.

Deputada **SORAYA SANTOS**
Relatora

EMENDA Nº 1/2005

Dê-se ao parágrafo único do artigo 2º do Projeto de Lei nº 6.753/06 a seguinte redação:

“Art. 2º

Parágrafo único. A isenção somente terá lugar na renovação dos contratos e nos contratos novos, para manter o equilíbrio econômico-

financeiro inicial do contrato de concessão rodoviária.

Sala da Comissão, 19 de agosto de 2015.

Deputada **SORAYA SANTOS**
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 5.038/2005, dos PL's nºs 6.753/2006 e 1.023/2007, apensados, e da emenda da Comissão de Viação e Transportes (CVT); e, no mérito, pela aprovação do PL nº 6.753/2006, apensado, com a emenda da CVT, com emenda, e pela rejeição do PL nº 5.038/2005 e do PL nº 1.023/2007, apensado, nos termos do parecer da relatora, Deputada Soraya Santos, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Soraya Santos - Presidente, Manoel Junior - Vice-Presidente, Adail Carneiro, Aelton Freitas, Alexandre Baldy, Alexandre Leite, Aluisio Mendes, Andres Sanchez, Benito Gama, Carlos Melles, Edmilson Rodrigues, Elizeu Dionizio, Enio Verri, Fábio Ramalho, Félix Mendonça Júnior, Fernando Monteiro, João Gualberto, Junior Marreca, Leonardo Quintão, Luiz Carlos Haully, Mainha, Miro Teixeira, Otavio Leite, Pauderney Avelino, Ricardo Barros, Rodrigo Martins, Rubens Otoni, Silvio Torres, Walter Alves, André Figueiredo, Assis Carvalho, Celso Maldaner, Esperidião Amin, Evair de Melo, Giuseppe Vecci, Helder Salomão, Hildo Rocha, Jerônimo Goergen, Leandre, Marcio Alvino, Marcus Pestana, Mauro Pereira, Paulo Teixeira, Reginaldo Lopes, Simone Morgado, Tereza Cristina, Valtenir Pereira e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2015.

Deputado **MANOEL JUNIOR**
Vice-Presidente no exercício da Presidência

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO AO PROJETO DE LEI Nº 5.038, de 2005 (Apensados: PL's nºs 6.753/2006 e 1.023/2007)

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

Dê-se ao parágrafo único do artigo 2º do Projeto de Lei nº 6.753/06 a seguinte redação:

“Art. 2º

Parágrafo único. A isenção somente terá lugar na renovação dos contratos e nos contratos novos, para manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão rodoviária.”

Sala da Comissão, 19 de agosto de 2015.

Deputado **MANOEL JUNIOR**
Vice-Presidente no exercício da Presidência

FIM DO DOCUMENTO
