



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.410-A, DE 2011 **(Do Sr. Washington Reis)**

Dispõe sobre a isenção de pagamento de pedágio para motocicletas e similares em rodovias federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 1.473/11, apensado, com substitutivo (relator: DEP. AUREO).

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)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I – Projeto inicial
- II – Projeto apensado: 1473/11
- III – Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Substitutivo oferecido pelo relator
 - Parecer da Comissão
 - Substitutivo adotado pela Comissão
 - Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos de pagamento de pedágio em rodovias federais as motocicletas e similares.

Art. 2º 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 a motocicleta é notoriamente um veículo 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 é o tipo de veículo que menos congestiona 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 do estresse ocasionado pelo engarrafamentos.

Pelo acima exposto, gostaríamos de contar com o apoio de nossos Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de maio de 2011.

Deputado WASHINGTON REIS

PROJETO DE LEI N.º 1.473, 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.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1410/2011.

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 constrangido 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 31 de maio de 2011.

Deputado **RONALDO BENEDET**

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, de autoria do nobre Deputado Washington Reis, pretende isentar as motocicletas e similares do pagamento de pedágio em rodovias federais.

Apensado ao projeto principal encontra-se o PL nº 1.473, de 2011, do Deputado Ronaldo Benedit, que concede isenção do pagamento de pedágio aos veículos de duas rodas com até 300 cm³ de cilindrada em rodovia federal ou obra-de-arte especial. O projeto excetua da isenção os veículos de duas rodas aos quais estejam conectados *side-car* ou semi-reboque.

O PL permite que o concessionário reclame junto ao poder concedente a revisão da tarifa de pedágio, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão. Nesse caso, a isenção só valerá após a deliberação do poder concedente. O concessionário poderá ainda recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos casos em que o poder concedente julgar improcedente o pedido de revisão de tarifa, em razão da isenção prevista no projeto.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei em análise, já receberam, nesta Comissão, parecer favorável apresentado pelo ilustre Deputado Anderson Ferreira, que não chegou a ser apreciado. Verificamos que a matéria foi tratada com muita propriedade no referido parecer, com argumentos consistentes possibilitando a avaliação abrangente dos aspectos com os quais a proposta se envolve. Dessa forma, em virtude da nossa total concordância com o tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise dessa proposição, resolvemos adotar os termos do voto por ele apresentado, conforme descrito a seguir.

“Tanto o projeto principal quanto o apensado concedem isenção de pagamento de pedágio aos veículos de duas rodas. O PL principal abrange todas as motocicletas e similares, mas a proposição apensada limita essa concessão aos veículos com até 300 cm³ de cilindrada.

Analisando os dados e os argumentos apresentados pelos autores, verificamos que a pretensão de se isentar as motocicletas da cobrança de pedágio é absolutamente pertinente.

De fato, a cobrança de pedágio no caso das motocicletas ainda ocorre de forma manual, em razão da inviabilidade técnica de cobrança eletrônica. Essa forma de cobrança demanda um tempo muito maior do motociclista em relação aos demais condutores, uma vez que cédulas e moedas não estão facilmente disponíveis para ele, como acontece com os motoristas de automóveis, ônibus e caminhões. A demora na operação de pagamento do pedágio por parte do condutor de moto acaba por comprometer a fluidez do trânsito na rodovia, com consequências para todos os demais usuários.

É preciso considerar também que o piso das pistas de rolamento na proximidade das cabines de cobrança é bastante suja de óleo e outros detritos, derramados principalmente em razão das frenagens de ônibus e caminhões. Essa situação favorece a ocorrência de derrapagens e quedas dos motociclistas.

De acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, em 2010 as motocicletas representaram menos de 2% dos veículos que pagaram pedágio nas rodovias brasileiras. Esse percentual nos leva a deduzir que a isenção para esse tipo de

veículo resultaria em um impacto insignificante para a composição da tarifa de pedágio.

Outro aspecto importante que fortalece os argumentos no sentido de isentar as motos do pagamento do pedágio é que, por se tratar de veículo leve, o impacto causado pelas motos no pavimento asfáltico é praticamente nulo.

Enfim, é possível concluir que os transtornos causados pela cobrança de pedágio dos veículos de duas rodas tanto para os motociclistas quanto para os demais usuários da via não justificam a continuidade dessa cobrança. Nesse sentido, em nome da eficiência de todo o sistema de rodovias pedagiadas, o melhor a fazer é tornar isentos os veículos de duas rodas.

Tendo em vista que os problemas descritos atingem todos os motociclistas, independentemente da potência do motor da motocicleta ou similar, entendemos que não cabe restringir a isenção aos veículos cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³, como quer o PL nº 1.473, de 2011, apensado. Entretanto, o texto do referido projeto traz outros dispositivos que deverão ser aproveitados, em virtude de regularem a relação do concessionário com o poder concedente, no que se refere à repercussão burocrática e financeira da isenção proposta. Além disso, o seu texto apresenta melhor adequação à técnica legislativa.”

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela APROVAÇÃO do PL nº 1.410, de 2011, e do PL nº 1.473, de 2011, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2014.

Deputado AUREO
SDD/RJ

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.410, DE 2011 (e ao apenso PL nº 1.473, DE 2011)

Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em via federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede aos veículos automotores de duas rodas 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.

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.

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2014.

Deputado AUREO
SDD/RJ

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 1.410/2011 e o PL 1.473/2011, apensado, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Aureo, contra os votos dos Deputados Fabiano Horta, Hugo Leal e Roberto Britto. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Fabiano Horta, Gonzaga Patriota, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Simone Morgado, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Arnaldo Faria de Sá, Dagoberto, Evandro Rogerio Roman, Jaime Martins, João Paulo Papa, Jose Stédile, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Missionário José Olimpio, Samuel Moreira e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em via federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede aos veículos automotores de duas rodas 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.

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.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei n.º 1.410, de 2011, de autoria do Deputado Washington Reis, que *“Dispõe sobre a isenção de pagamento de pedágio para motocicletas e similares em rodovias federais”*. À proposição principal foi apensado o Projeto de Lei n.º 1.473, de 2011, do Deputado Ronaldo Benedet, que *“Isenta do pagamento de pedágio em via federal veículos automotores de duas rodas cujo motor possua capacidade inferior a 300 cm³ de cilindrada”*.

As proposições foram distribuídas às Comissões de Viação e Transportes (CVT), Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Na Comissão de Viação e Transportes, foi designado relator da proposição o Deputado Aureo, que em seu parecer votou, quanto ao mérito do projeto, pela APROVAÇÃO de ambas as proposições, na forma de substitutivo.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO

Nos termos regimentais submeto o presente Voto em Separado onde defendo posicionamento contrário ao do Relator, conforme argumentos abaixo que passo a sustentar:

A proposição principal, do Deputado Washington Reis, tem por desígnio isentar de pagamento de pedágio em rodovias federais toda e qualquer motocicleta e similares.

A proposição apensada, do Deputado Ronaldo Benedet, é mais específica, isto é, pretende sejam isentadas do pagamento de pedágio em rodovias 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. Não gozam do presente benefício os veículos automotores de duas rodas aos quais estejam conectados “sidecar” ou semirreboque.

Ademais, traz expressamente em seu art. 3º que o benefício, objeto da proposição, autoriza o concessionário que reclame ao poder concedente a revisão da tarifa de pedágio pactuada, sob a guarida da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato.

Em que pese não ser da competência desta Comissão a análise quanto à constitucionalidade e juridicidade da redação proposta, exsurge cristalinamente o ferimento a princípios basilares do Direito, entre eles o princípio da autonomia da vontade; da supremacia da ordem pública; da força vinculante dos contratos e o da boa fé.

Sem nos alongarmos, o que por certo será feito minudentemente na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, um acordo de vontades, livres e soberanas, não é suscetível de modificações geradas por terceiros que não fizeram parte da relação contratual. Em outras palavras, aquilo que foi pactuado deve ser respeitado.

Sendo assim, em que pese o argumento jurídico, é facilmente dedutível que o dispositivo afronta os interesses das Partes, firmados em Contrato, e onera desmesuradamente o poder concedente, isto é, o Poder Público.

Logo na primeira parte do seu voto de relatoria, o Deputado Aureo sustenta que as proposições já haviam recebido na CVT parecer favorável, apresentado pelo Deputado Anderson Ferreira, mas que não chegou a ser apreciado, entendendo-o consistente, razão pela qual é adotado nos mesmos termos então apresentados.

Como argumento favorável para a aprovação das proposições, o Senhor Relator ampara-se na cobrança manual de pedágio para motocicletas, em razão da inviabilidade técnica de cobrança eletrônica. E afirma categoricamente que *“essa forma de cobrança demanda um tempo muito maior do motociclista em relação aos demais condutores, uma vez que cédulas e moedas não estão facilmente disponíveis para ele, como acontece com os motoristas de automóveis, ônibus e caminhões. A demora na operação de pagamento do pedágio por parte do condutor de moto acaba por comprometer a fluidez do trânsito na rodovia, com consequência para todos os demais usuários”*.

Trata-se de argumento frágil que não se mantém diante do simples confronto com a realidade. Não existe qualquer impedimento para que o usuário de motocicletas e similares efetue o pagamento de pedágio. A exemplo do motorista de automóvel é dever do usuário deixar à mão o valor do pedágio a ser pago.

Quanto ao argumento do perigo adicional para o motociclista no momento em que efetua o pagamento na cabine, ainda que real, pode ser minimizado com mudanças nas estruturas das praças de arrecadação, adotando-se, por exemplo, cabines exclusivas de cobrança para a redução desses riscos de acidentes nas rodovias federais; ou, ainda, sejam implantados sistemas automatizados de cobrança, dispensando, assim, a cobrança manual.

Observe-se que a não cobrança de pedágio de motocicletas e similares em rodovias constitui uma liberalidade da empresa concessionária. Não obstante, diante do aumento geométrico do número de motos, houve desproporcional aumento da acidentalidade com esses veículos, a exigir uma permanente preocupação das empresas no atendimento dos acidentados, no uso de guinchos e ambulâncias. Neste particular, é desprovida de qualquer razoabilidade a afirmação do Senhor Relator de que *“a isenção para esse tipo de veículo resultaria em um impacto insignificante para a composição da tarifa de pedágio”*.

Se for verdade que as motos não danificam o asfalto, não é menos verdade que ocupam cada vez mais espaços nas rodovias, de forma a exigir cuidados adicionais das concessionárias e dos motoristas de veículos automotores maiores, a dividirem igualmente as vias como usuários que são.

Mesmo sabendo que a discussão gira em torno do objeto das proposições, isto é, a concessão de isenção de pagamento de pedágio para motocicletas e similares, alegando ser injusta tal cobrança por representar perigo adicional aos motociclistas, bem como seus veículos não representarem qualquer forma de impacto que possa comprometer o pavimento asfáltico, a argumentação ampara-se em premissas equivocadas, como já provadas acima.

Como se pode inferir, os argumentos apresentados pelo Senhor Relator revelam razões desprovidas de qualquer amparo técnico e não passam de meras suposições subjetivas, relativizadas pelas inúmeras alternativas tecnológicas e, sobretudo, pela necessária mudança na estrutura das praças de arrecadação.

Diante do todo exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente para expor opinião divergente em relação à do relator e apresentar voto em separado, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei n.º 1.410, de 2011 e do seu Substitutivo, e também, pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.473, de 2011.

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ

FIM DO DOCUMENTO
