



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 9.644-A, DE 2018** **(Do Sr. Evandro Roman)**

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que "dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências", para vedar a cobrança de pedágio de motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos em rodovias sob concessão; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 10411/2018, apensado (relator: DEP. MAURO LOPES).

### **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

## **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 10411/18

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei veda a cobrança de pedágio de motocicletas, de motonetas, de ciclomotores e de triciclos em rodovias federais sob concessão.

Art. 2º - O art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do inciso XVII, com seguinte redação:

“Art. 18 .....

.....

XVII - a isenção de tarifa de pedágio de motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos, nas rodovias federais sob concessão.” (NR)

Art. 3º Os contratos vigentes, após a entrada em vigor desta Lei, terão 180 dias para adequação.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

### JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo isentar as motocicletas, as motonetas, os ciclomotores e os triciclos da cobrança de pedágio, uma vez que se trata de veículos de pequeno porte, não gerando danos ao pavimento e à infraestrutura das rodovias.

Importante considerar que esses veículos representam um volume de tráfego inexpressivo se comparado aos veículos leves que trafegam pelas rodovias. Conforme a Associação Brasileira de Concessionária de Rodovias - ABCR<sup>i</sup> o volume de motocicletas que trafegaram em rodovias em janeiro de 2018 pelas estradas do Paraná, por exemplo, foi de pouco mais de 130 mil veículos, enquanto o volume de veículos leves ultrapassou sete milhões.

Se compararmos apenas o volume de veículos leves, as motocicletas representam menos de 2% do volume de tráfego nas rodovias pedagiadas naquele Estado. Se incluir nesse comparativo os veículos pesados, ônibus e caminhões, esse percentual será ainda menor.

Certamente, esses números são refletidos no volume de receita arrecadada. Sendo assim, qualquer aditivo que venha alterar a política tarifária, com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias, não criará impactos significativos para os demais usuários das rodovias concedidas.

A cobrança feita dos motociclistas ocorre de forma manual devido a inviabilidade técnica de cobrança eletrônica, gerando filas que expõem os

motociclistas e demais usuários a riscos de acidentes, devido as motocicletas ocuparem o mesmo espaço dos veículos de maior porte.

A moto é uma ferramenta de trabalho para muitos brasileiros, possuindo um papel social importante na vida de muitas famílias. Desse modo, considerando a relevância social deste Projeto de Lei, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala das Sessões, 28 de fevereiro de 2018.

**Dep. Evandro Roman**  
PSD/PR

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO V DA LICITAÇÃO**

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

- I - o objeto, metas e prazo da concessão;
- II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;
- V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;
- VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;
- VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterà as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)\*](#)

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

XVII – [\*\(VETADO na Lei nº 13.448, de 5/6/2017\)\*](#)

Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:

I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;

II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;

III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;

IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas. [\*\(Artigo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005\)\*](#)

## PROJETO DE LEI N.º 10.411, DE 2018

### (Do Sr. Major Olimpio)

Isenta os veículos automotores de duas rodas, como motocicletas, e similares, de pagamento de pedágio em rodovias federais.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-9644/2018.

**O CONGRESSO NACIONAL decreta:**

**Art. 1º** Esta Lei isenta os veículos automotores de duas rodas, como motocicletas, e similares, de pagamento de pedágio em rodovias federais.

**Art. 2º** São isentos de pagamentos de qualquer pedágio no sistema rodoviário federal, os veículos automotores de duas rodas, como motocicletas e similares.

**Art. 3º** A isenção fixada por esta Lei tem vigência imediata, dando direito a que o concessionário reclame ao poder concedente a revisão da tarifa de pedágio, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

**Art. 4º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Os pedágios no Brasil são objetos das mais diversas críticas, pela já alta carga tributária imposta aos cidadãos brasileiros, que se veem cobrados indevidamente por tais exigências, uma vez que pagam o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), mas que, por não possuir vinculação de sua utilização com a manutenção de rodovias, acabam não sendo revertidos para a finalidade devida.

Pleito antigo de diversos motociclistas no Brasil é a possibilidade de isenção de pedágio nas rodovias federais para os veículos sobre duas rodas, pois, além do dano ínfimo causado às rodovias por esses veículos que possuem baixo peso, há uma questão de segurança envolta nessas cobranças, tanto de atropelamentos, quanto de abordagem.

Em algumas rodovias estaduais no Brasil e na América do Sul os pedágios ainda são livres para motos, sendo questão de justiça a instituição de isenção desses pedágios nas rodovias federais, uma vez que se trata de um transporte de pequeno porte, ágil e rápido.

O Brasil precisa fornecer mais segurança aos seus cidadãos e não aumentar os custos para trânsito nas rodovias.

Assim, tendo em vista que os veículos de duas rodas, como motocicletas, são notoriamente de baixo consumo de combustível, consequentemente diminuindo os índices de poluição, e considerando que o uso desse tipo de veículo não causa, em razão do seu peso, danos à pavimentação das vias públicas, acrescido o fato que seu estímulo gera diminuição do volume de tráfego, são diversos os fatores positivos gerados com a consequente aprovação da isenção de pedágios nas rodovias federais para esses veículos de duas rodas, sendo fundamental a aprovação dessa proposição legislativa.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2018.

**Major Olimpio**  
**Deputado Federal**  
**PSL/SP**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Evandro Roman, veda a cobrança de pedágio de motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos em rodovias sob concessão. De acordo com o autor, a medida visa aliviar o custo de trabalhadores que utilizam esses veículos nas atividades profissionais. Segundo argumenta, o volume de tráfego de veículos de duas ou três rodas é reduzido e, portanto, a isenção não acarretaria impactos significativos na receita da concessionária, tampouco oneraria significativamente os demais usuários da rodovia, em razão do reajuste da tarifa.

Ao projeto, foi apensado o PL nº 10.411, de 2018, de autoria do Deputado Major Olimpio, que também trata da questão da isenção da cobrança de pedágio dos veículos de duas rodas em rodovias federais.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

As proposições em apreço visam conceder a isenção de tarifa de pedágio a motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos, nas rodovias federais sob concessão.

Em que pese a intenção dos autores de aliviar os custos dos milhares de cidadãos que utilizam esses veículos como instrumento de trabalho e trafegam por rodovias concedidas, a medida gera significativo desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão em vigor. Explicamos.

No modelo de concessões rodoviárias vigentes no Brasil, a receita oriunda da tarifa de pedágio é a base da remuneração das concessionárias pelos investimentos aportados na rodovia. O valor dessa tarifa é calculado com base na estimativa de tráfego de veículos, de todos os tipos, e leva em consideração, entre outros fatores, o peso do veículo e o consequente desgaste ao pavimento – no caso dos veículos de duas ou três rodas, como o peso é menor, o valor cobrado é a metade do de veículos leves.

Assim, qualquer alteração na equação econômico-financeira dos contratos impõe a necessidade de revisão da estrutura tarifária. Na prática, toda e qualquer isenção da cobrança de tarifa de pedágio de determinado segmento de usuários implica no aumento do valor cobrado dos demais usuários. O que não nos soa razoável.

Outro aspecto relevante que decorre dessa proposta refere-se à questão da insegurança jurídica. Inúmeras são as queixas de investidores em infraestrutura a respeito das constantes mudanças nas regras dos contratos de concessão. Tal cenário de incerteza afugenta o capital estrangeiro e, ainda, eleva o custo dos contratos, posto que o risco de eventuais perdas na arrecadação é maior. Assim, temos que empreender esforços para tentar reverter esse quadro e conferir maior estabilidade aos contratos firmados entre o setor privado e a Administração Pública.

Quanto à alegação do autor de que a cobrança automática de pedágios dos veículos em questão é inviabilizada, importa ressaltar que já existe tecnologia capaz de reproduzir o sistema utilizado para automóveis e veículos pesados. Trata-se de uma pulseira dotada de chip eletrônico, que permite a leitura na praça de pedágio, liberando automaticamente a cancela para a passagem do veículo, sem que o condutor tenha que parar para efetuar o pagamento.

Por fim, ainda que a CCJC vá se debruçar sobre essa matéria, cumpre-nos chamar a atenção para a possibilidade de alegação de inconstitucionalidade de projeto de lei que pretenda impor à Administração parâmetro tão específico – concessão de gratuidade a categoria específica de usuários – na condução a gestão do patrimônio público. Se por um lado é legítima a imposição de regras gerais aplicáveis à direção dos negócios de governo pelo Parlamento, como é o caso da “Lei de Concessões”, por outro, parece-nos descabida a intervenção do Legislativo no trato de questões específicas, que dependem de exame individualizado, próprio de quem exerce a função executiva de Estado.

Assim, ante o exposto, somos pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei nº 9.644, de 2018, e nº 10.411, de 2018.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2018.

Deputado MAURO LOPES  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou, por unanimidade, o Projeto de Lei nº 9.644/2018, e o PL 10411/2018, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Ezequiel Fonseca - Vice-Presidente, Altineu Côrtes, Benjamin Maranhão, Capitão Fábio Abreu, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Gonzaga Patriota, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Remídio Monai, Roberto Britto, Sérgio Moraes, Adelmo Carneiro Leão, Afonso Hamm, Aliel Machado, Arolde de Oliveira, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Professor Victório Galli, Raquel Muniz, Ricardo Barros, Samuel Moreira e Sergio Vidigal.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------

<sup>i</sup> <http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/40/rodape.aspx>