



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.052, DE 2019 **(Do Sr. Hercílio Coelho Diniz)**

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para estabelecer isenção de pedágio a veículos automotores de duas rodas.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2844/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que *“Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”*, para determinar que, na elaboração de editais de licitação de concessão rodoviária, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT estabeleça isenção de pedágio a veículos automotores de duas rodas.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:

I – compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – estabelecer isenção de pagamento de pedágio a veículos automotores de duas rodas.” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovia federal vigentes na data de publicação desta Lei serão adaptados ao que determina o inciso II do § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

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

JUSTIFICAÇÃO

Alguns projetos de lei já foram apresentados à Casa com o fim de estabelecer isenção de pagamento de pedágio a veículos automotores de duas rodas. Muito embora a matéria sempre desperte polêmica, visto que pode gerar certa repercussão na receita das concessionárias, exigindo o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o fato é que deixar de cobrar pedágio de

motocicletas e similares não é medida atípica nem inédita. Há experiências no exterior nesse sentido, assim como no Brasil já houve, até mesmo por iniciativa própria de concessionário, caso da NovaDutra.

Por que razão, afinal, vem-se insistindo na proposta de isenção de pedágio para motocicletas?

De pronto, é preciso ressaltar, como já foi feito diversas vezes, que veículos automotores de duas rodas virtualmente não respondem por danos ao pavimento, fonte considerável de despesas com manutenção. Muito pouco, também, contribuem para o crescimento da demanda por espaço na via, o qual acaba por degradar o nível de serviço, obrigando, com o tempo, à ampliação do número de faixas de rodagem.

Outro aspecto que não pode ser negligenciado é a dificuldade de se promover a cobrança automática de pedágio de motocicletas, ao contrário do que acontece com os demais tipos de veículo. Em face de restrições técnicas, nenhuma das empresas que fornecem as chamadas *tags* para pagamento de pedágio oferece o dispositivo para veículos de duas rodas. O motociclista conta, no máximo, com a possibilidade de efetuar pagamento com cartão, aproximando-o de um leitor colocado nas cabines. De toda maneira, isso exige que ele pare o veículo, retire o capacete, as luvas e, então, procure o cartão (ou o dinheiro) para realizar o pagamento. Depois, que faça o procedimento inverso, a fim de seguir viagem. Ou seja, a cobrança de pedágio das motocicletas toma muito tempo em uma operação que é crucial para a fluidez do trânsito na rodovia, especialmente em dias, períodos e praças de grande movimento.

Não bastasse comprometer a fluidez, a presença dos veículos de duas rodas nas cabines de cobrança também expõe seus condutores a risco de acidente. De fato, além da constante paralisação de veículos, principalmente de caminhões e ônibus, favorecer o derramamento de óleo na pista, entre outros detritos, o que é fatal para o motociclista, a própria negociação por espaço nas imediações das cabines, em especial quando vão se formando filas, coloca os veículos de duas rodas em situação de vulnerabilidade, uma vez que qualquer pequena colisão ou mesmo movimentos bruscos de outros veículos podem levar o motociclista ao chão. Vale salientar que são raras as praças de cobrança que

dispõem de faixa exclusiva para veículos de duas rodas, o que poderia atenuar o problema aqui descrito.

Por fim, gostaria de salientar que, de acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), as motos representam tão somente 1,6% dos usuários que pagam pedágio no País. Nas concessões de rodovias federais, alcançadas por este projeto de lei, essa participação é de 2%, apenas. Ora, considerando que nas vias da União se cobra das motocicletas metade do valor cobrado dos veículos de passeio (chamado de tarifa básica) e muito menos do que se cobra dos veículos com mais eixos (caminhões), é fato que a receita arrecadada com o pagamento de pedágio pelos motociclistas não chega a 0,5% da receita total das concessionárias. Em consequência, o ajuste tarifário que se fizer preciso para reequilibrar os contratos de concessão, em razão da gratuidade concedida às motocicletas, será ínfimo, com toda certeza.

Em razão de todo o exposto, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 2019.

Deputado HERCÍLIO COELHO DINIZ

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 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI **DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES**

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção II Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

a) (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

b) (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
