

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.397, DE 2021

Altera a Lei Nº 10.233, de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos.

Autor: Deputado LEONARDO GADELHA

Relator: Deputado FELIPE RIGONI

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Leonardo Gadelha, objetiva isentar de tarifa de pedágio todos os veículos elétricos. Tal isenção seria operacionalizada através de inserção de dispositivo na Lei Nº 10.233, de 2001, especificamente no art. 26 deste diploma que trata sobre as atribuições específicas da ANTT relativamente ao transporte rodoviário.

A inserção de dispositivo no art. 26 da lei destina-se a dicção de que os futuros editais de licitação da ANTT relativos à concessão rodoviária deverão contemplar isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos. Em sua proposta, o autor relata que tal isenção corrobora com os ideais da Política Nacional sobre Mudança do Clima.

Além disso, expõe que o incentivo é corresponde às medidas mundiais para diminuição do uso de combustíveis fósseis e consequente alavancagem da frota de veículos elétricos. Ademais, ressalta que esta proposta é apenas um componente de diversos esforços estatais que devem ser efetuados a fim de se impulsionarem as compras desses veículos, alegando que o benefício é compensação estatal aos cidadãos que emitem menos poluentes e menores ruídos nas vias.



O projeto de lei em epígrafe foi despachado às Comissões de Viação e Transportes, onde obteve parecer pela rejeição, Finanças e Tributação (Mérito e art. 54 do RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 do RICD).

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II do RICD) e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Finanças e Tributação, antes de imiscuir-se no exame de mérito, a apreciação do projeto quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, quando houver aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou despesa pública, conforme o art. 32, X, alínea “h” e art. 53, II, do Regimento Interno, além de Norma Interna da CFT, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada em 29 de maio de 1996.

A aludida Norma, no art. 1º, § 1º, alínea “a”, define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Efetuados estes breves esclarecimentos quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira de projetos legislativos, constata-se que não existem dispositivos no Projeto de Lei N° 2.397/2021 que implicam aumento de despesa ou redução de receitas públicas, uma vez que se trata de dispositivo que impõe à futura concessionária (ente privado) dever positivo



quanto à isenção de pedágios, não dispondo formas de patrocínio ou compensação da União, razão pela qual a manifestação desta Comissão quanto ao aspecto da compatibilidade é dispensada.

Relativo ao mérito, trata-se de louvável proposta legislativa que visa alterar a “Lei orgânica” dos transportes aquaviário e terrestre, com vistas a alavancagem do uso de veículos elétricos. A diversificação da matriz de transportes brasileira e seus combustíveis é indispensável, tanto da ótica concorrencial, como do viés sustentável, além de outras externalidades positivas advindas desta diversificação.

Como relatei o projeto de lei em epígrafe na Comissão de Viação e Transportes, tomo a iniciativa de transcrever parte de meu voto pela rejeição, quanto ao mérito:

“Vê-se que, em nosso estoque legislativo-jurídico, tais iniciativas de mudanças na matriz energética não são essencialmente inovadoras. Cita-se, por exemplo, a relevante Lei N° 13.576/2017, que dispõe sobre o marco regulatório do RenovaBio, que visa aumentar o uso de biocombustíveis na matriz energética brasileira, constituindo robusta e efetiva política de Estado, que é implementada pelos diversos órgãos de controle.

Ainda, ressalta-se que o Brasil é país signatário do acordo climático de Paris. Dessa maneira, é evidente que o Estado brasileiro e suas instituições observam a diversificação das fontes energéticas como importante tópico de discussão e interação estatal. Por essas razões, constata-se um salto na frota de veículos eletrificados no país, sendo o ano de 2019 o de maior destaque, período em que as vendas cresceram mais de 200%, como relatado no Anuário brasileiro da mobilidade elétrica¹.

Sabendo disso, em que pese estes movimentos do Estado brasileiro com vistas à diversificação da matriz energética, não se entende que a isenção de tarifa de pedágios em rodovias irá necessariamente gerar incentivos à compra de veículos elétricos. Ainda, lembra-se que novas isenções de pedágio estão sendo



¹ Anuário - [link](#)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219287038700>

implementadas, como a isenção para motocicletas e similares em rodovias federais², fato que contribui para a não concessão de mais uma isenção de tarifa para certo segmento.

Além disso, não nos escapa que a isenção de tarifa de pedágio para certo segmento de veículos acarreta aumento de preços de pedágio aos não isentos da tarifa, o que provoca quebra de isonomia na fruição dos serviços rodoviários. Dessa forma, reconhecendo a louvável intenção da proposta, de diversificação dos veículos brasileiros, entende-se que esta heterogeneidade deve ser promovida pelos naturais movimentos de mercado e pela atratividade comercial dos veículos elétricos, não dependendo, assim, de política de Estado que institua incentivo à compra destes.”

Dessa forma, na ótica da admissibilidade, voto pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria, razão pela qual não cabe pronúncia desta Comissão quanto à compatibilidade e adequação orçamentária e financeira. No mérito, voto pela **rejeição** do PL 2.397/2021.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

² Portaria MINFRA 104/2021 - Estabelece a diretriz de política pública de isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas nos projetos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que se encontram em fase interna de licitação - [link](#)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219287038700>

