

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 2.844, DE 2019

Apensados: PL nº 5.721/2019, PL nº 6.052/2019, PL nº 1.877/2020, PL nº 3.236/2021, PL nº 1.159/2024 e PL nº 1.184/2024

Dispõe sobre a isenção de pagamento de pedágio para motocicletas e similares em rodovias federais.

**Autor:** Deputado GUTEMBERG REIS

**Relator:** Deputado NETO CARLETTO

## I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 2.844, de 2019. A iniciativa, de autoria do Deputado Gutemberg Reis, isenta as motocicletas (e similares) do pagamento de pedágio em rodovias federais. Na justificção, S. Exa. argumenta que tais veículos “*não causam danos às estradas e rodovias, muito menos ao meio-ambiente*”. Acrescenta que “*é o tipo de veículo que menos congestiona o trânsito*”.

Apensados, acham-se os Projetos de Lei nº 5.721, de 2019, do Deputado Boca Aberta; nº 6.052, de 2019, do Deputado Hercílio Coelho Diniz; nº 1.877, de 2020, do Deputado Ricardo Silva; nº 3.236, de 2021, do Deputado Abou Anni; nº 1.159, de 2024, do Deputado Felipe Saliba; e nº 1.184, de 2024, do Deputado Marcos Pollon. Com exceção do PL nº 1.877/20, que obriga a construção de cabines específicas para a cobrança de tarifas de usuários de motocicletas, os demais também concedem isenção de tarifa de pedágio aos veículos de duas rodas. Os Projetos de Lei nº 1.159, de 2024, e nº 1.184, de 2024, apresentados após a divulgação de nosso primeiro parecer à matéria, ampliam o rol dos beneficiários para além dos veículos de duas rodas e similares: o primeiro inclui transportadores autônomos de carga, moradores de Municípios onde há praça de cobrança de pedágio, motoristas de aplicativos,



ambulâncias e veículos que transportem pessoas doentes; o segundo inclui os quadriciclos.

Não houve emendas às propostas, que ainda deverão tramitar pelas Comissões de Finanças e Tributação (mérito) e de Constituição e Justiça e de Cidadania. As proposições estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O objetivo dos projetos de lei em exame é assegurar a veículos de duas rodas isenção de pagamento de tarifa de pedágio. Há alguma variação entre eles, no que respeita ao âmbito e à vigência da gratuidade, assim como em relação à forma de veicular o conteúdo legal, se em lei avulsa ou em lei já existente. Exceção é o Projeto de Lei nº 1.877, de 2020, que não cuida de isentar de pedágio veículo de duas rodas, mas de determinar a construção de cabines específicas para a cobrança de tarifas de usuários de motocicletas. Começo por esta proposta, para então tratar das demais.

A construção de cabines de pedágio específicas para veículos de duas rodas – a par de constituir aspecto técnico que deveria merecer atenção na formatação de cada contrato, não em lei – somente faria sentido se mantida a cobrança de tarifa de pedágio desses usuários, o que vai de encontro ao que as outras iniciativas defendem. Não havendo necessidade de pagamento, pode-se simplesmente deixar que as motocicletas passem por pista lateral, recurso já usado para facilitar o trânsito de veículos isentos.

Antes de passar à isenção de pedágio para veículos de duas rodas e similares, cabe observar que os Projetos de Lei nº 1.159, de 2024, e nº 1.184, de 2024, apresentados após a divulgação de nosso primeiro parecer à matéria, ampliam o rol dos beneficiários para além dos veículos de duas rodas e similares: o primeiro inclui transportadores autônomos de carga, moradores de Municípios onde há praça de cobrança de pedágio, motoristas de



aplicativos, ambulâncias e veículos que transportem pessoas doentes; o segundo inclui os quadriciclos. Tais ampliações fogem do escopo da discussão aqui empreendida, incorporando categorias que não têm relação com veículos de duas rodas e que, se beneficiadas com isenção de pedágio, poderiam colocar em risco a própria saúde financeira das concessões rodoviárias. Não é possível acatá-las, assim.

Com respeito a se isentar de pedágio os veículos de duas rodas, é preciso assinalar, de pronto, que o próprio governo federal tomou a decisão de fazê-lo, conforme o disposto na Portaria nº 104, de 2021<sup>1</sup>, do então Ministério de Infraestrutura. Tal normativo estabelece diretriz de política pública no sentido de isentar motocicletas de cobrança de tarifa de pedágio nos projetos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que se achem em fase interna de licitação. Consequência direta desse entendimento foi a gratuidade fixada para veículos de duas rodas na recente concessão do sistema Rio-SP, que compreende duas rodovias: a Presidente Dutra (BR-116) e a Rio-Santos (BR-101).

O que se debate aqui, assim, já é realidade para as concessões vindouras, cujos editais serão elaborados com a premissa de não se cobrar tarifa de pedágio de motocicletas. Isso não quer dizer, todavia, que a diretriz de política pública não possa mudar. Ao consolidá-la em lei, porém, esse risco é atenuado. É justamente essa a pretensão das proposições em análise.

Dito isso, resta perguntar: por que, afinal, isentar de pedágio as motocicletas? Há boas razões para isso.

O peso que os veículos de duas rodas transmitem ao pavimento é virtualmente desprezível. O espaço viário que ocupam, muito diminuto. Como acentuou o autor do Projeto de Lei nº 3.236, de 2021, “essas são variáveis que possuem enorme importância na definição dos custos de uma concessão”.

Ao lado disso, lembra bem o autor do Projeto de Lei nº 6.052, de 2019, “aspecto que não pode ser negligenciado é a dificuldade de se

<sup>1</sup> <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-104-de-11-de-agosto-de-2021-337810060>



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”. Quase sempre, os motociclistas são obrigados a passar por um custoso processo de pagamento manual, que exige a retirada de luvas e, eventualmente, até mesmo do capacete.

Cabe ainda dizer – o que foi acentuado pelo autor do Projeto de Lei nº 5.721, de 2019 – que a motocicleta é um veículo “de baixo consumo de combustível”, energeticamente eficiente, produzindo muito menos emissões do que automóveis. Não bastasse isso, os veículos de duas rodas ainda favorecem a “diminuição do volume de tráfego”.

Por fim, resta assinalar que o impacto da isenção conferida aos veículos de duas rodas tende a ser ínfimo na receita dos concessionários. Ao examinar o projeto de concessão do Sistema Rio-São Paulo (Presidente Dutra e Rio-Santos), o Tribunal de Contas da União foi informado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres de que “o número de motociclistas que usam rodovias federais com pedágios representa de 0,3% a 1% do total de veículos. No caso específico da presidente Dutra, o percentual é de 0,5%”<sup>2</sup>. Naquela oportunidade, o Ministério de Infraestrutura divulgou informação segundo a qual o impacto da isenção nas tarifas para carros e caminhões seria baixo, de 0,5% em média.

Assim sendo, julga-se que o melhor a ser feito é aprovar todos os seis projetos de lei que tratam de isentar de pedágio as motocicletas, o que requer a apresentação de um substitutivo.

O voto é, portanto, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.844, de 2019, do Projeto de Lei nº 5.721, de 2019, do Projeto de Lei nº 6.052, de 2019, do Projeto de Lei nº 3.236, de 2021, do Projeto de Lei nº 1.159, de 2024, e do Projeto de Lei nº 1.184, de 2024, na forma do Substitutivo anexo, bem como pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.877, de 2020.

<sup>2</sup> <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/07/28/tcu-aprova-projeto-de-concessao-das-rodovias-dutra-e-rio-santos-com-isencao-para-motocicletas.ghtml>



Sala da Comissão, em            de            de 2024.

**Deputado NETO CARLETTO**

Relator

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 2.844, DE 2019; Nº 5.721, DE 2019; Nº 6.052, DE 2019; Nº 3.236, DE 2021; Nº 1.159, DE 2024, E Nº 1.184, DE 2024.**

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para isentar veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio pelo uso de rodovia federal explorada e administrada sob concessão.

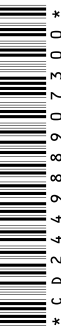
O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a 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 isentar veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio pelo uso de rodovia federal explorada e administrada sob concessão.

**Art. 2º** A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 120-A. Os veículos automotores de duas rodas ficam isentos de pagamento de pedágio pelo uso de rodovia federal explorada e administrada sob concessão.

Parágrafo único. Os contratos de concessão vigentes na data em que passar a vigorar este artigo devem ser adaptados ao que dispõe o *caput*, preservando-se o equilíbrio econômico-financeiro deles.”



**Art. 3º** Esta Lei entra em vigora na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2024.

**Deputado NETO CARLETTO**  
Relator

2024-6051



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD244988907300>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Neto Carletto

