



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.844-A, DE 2019 **(Do Sr. Gutemberg 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 dos de nºs 5721/19, 6052/19, 3236/21, 1159/24 e 1184/24, apensados, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 1877/20, apensado (relator: DEP. NETO CARLETTO).

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5721/19, 6052/19, 1877/20, 3236/21, 1159/24 e 1184/24

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

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 14 de maio de 2019.

Deputado Gutemberg Reis

PROJETO DE LEI N.º 5.721, DE 2019 **(Do Sr. Boca Aberta)**

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2844/2019.

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 estaduais e federais.

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

Art. 3º A isenção fixada por esta lei tem vigência imediata.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei Isenta os veículos automotores de duas rodas, como motocicletas, e similares, de pagamento de pedágio em rodovias estaduais e federais.

Os pedágios no Brasil são objetos das mais diversas críticas, pela já alta carga tributária imposta aos cidadãos brasileiros, que se veem cobradas 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.

Os motociclistas devem ter a possibilidade de isenção de pedágio nas rodovias estaduais e 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 brasileiras os pedágios já são livres para motos, sendo questão de justiça a instituição de isenção desses pedágios em todas as rodovias nacionais, uma vez que trata de um transporte de pequeno porte, ágil e rápido:

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 pública acrescida 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 estaduais e federais para esses veículos de duas rodas.

Por essas razões, ante o exposto e tendo em vista a imensa relevância desta medida peço o sufrágio dos Alunos Pares para a aceitação, apreciação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2019.

Dep. BOCA ABERTA
PROS/PR

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.

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;

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.877, DE 2020

(Do Sr. Ricardo Silva)

Acrescenta o § 2º, ao artigo 31 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, obrigando, para as concessões de rodovias públicas, seja observada a

construção de cabines específicas para a cobrança de tarifas de usuários de motocicletas

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2844/2019.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta o § 2º, ao artigo 31 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, obrigando, para as concessões de rodovias públicas, seja observada a construção de cabines específicas para a cobrança de tarifas de usuários de motocicletas.

“Art. 31. Incumbe à concessionária:

.....

§ 2º Nas concessões de rodovias públicas em que haja cobrança da tarifa de pedágio de motocicletas, as concessionárias deverão manter cabines próprias para o atendimento dos motociclistas, construídas de modo a garantir a segurança desses usuários.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação”. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de serviços públicos é o contrato entre o poder concedente – entes públicos – e a concessionária – agentes privados – para a execução de serviços públicos, com ou sem a prévia realização de serviços de engenharia. No contrato de concessão, há direitos e obrigações (encargos) previstas em lei, que são de responsabilidade de ambas as partes.

Tal instituto visa, como um de seus principais objetivos, o melhoramento na qualidade do serviço prestado ao beneficiário e aos consumidores finais (população em geral). Normalmente, as concessões ocorrem quando o poder público não dispõe de recursos financeiros suficientes e/ou não possui a capacidade técnica necessária para a prestação do serviço com a qualidade desejada para o usuário.

Em relação aos encargos, a Lei nº 8.957/95, em seus artigos 29 e 31, relaciona obrigações legais do poder concedente e da concessionária. No caso das concessionárias, o art. 31 estabelece que:

“Art. 31. Incumbe à concessionária: I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato; II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão; III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato; IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas

contratuais da concessão; V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis; VI - promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato; VII - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço. Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente¹”.

Dessa forma, a concessionária deve prestar com excelência o serviço público que lhe foi delegado. Para isso, ela responderá pelos prejuízos que vier a causar ao concedente, aos usuários ou a terceiros. Essa responsabilidade não é de modo algum excluída ou atenuada pela fiscalização e nem mesmo pela falta dela por parte do poder concedente, nos termos do art. 25, caput, Lei nº 8.987/1995.

As obrigações da concessionária perante usuários e terceiros é sempre objetiva, ou seja, independe de demonstração de dolo ou culpa. Para configurar a responsabilidade objetiva, basta demonstrar o nexo de causalidade entre o ato e o dano, pouco importando a intenção do agente. Nesse contexto, verifica-se que o atual projeto de lei traz uma demanda justa para as concessionárias, estabelecendo para elas incumbências que deverão ser cumpridas com excelência e um direito necessário aos motociclistas.

Assim, solicitamos aos nossos pares o apoio para a aprovação da presente proposição.

Sala das sessões, 14 de abril de 2020.

Deputado RICARDO SILVA (PSB/SP)

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

¹ Lei nº 8.957/95. Art. 31. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm> Acesso em 14 de abr. 2019.

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

.....

CAPÍTULO VI DO CONTRATO DE CONCESSÃO

.....

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

.....

CAPÍTULO VII DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;
II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;
IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

VIII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX - declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

- XI - incentivar a competitividade; e
- XII - estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

CAPÍTULO VIII DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA

Art. 31. Incumbe à concessionária:

- I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;
- II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;
- IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;
- V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;
- VI - promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;
- VII - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e
- VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

IX - (VETADO na Lei nº 13.448, de 5/6/2017)

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

CAPÍTULO IX DA INTERVENÇÃO

Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.236, DE 2021

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para tornar isentos de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em todas as futuras concessões e nas que, a qualquer tempo, adotarem o sistema de livre passagem, e para permitir a repactuação dos contratos em vigor, com vistas a tornar gratuita a passagem de veículos automotores de duas rodas pelas praças de pedágio.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2844/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para tornar isentos de pedágio os veículos automotores de duas rodas, em todas as futuras concessões e nas que, a qualquer tempo, adotarem o sistema de livre passagem, e para permitir a repactuação dos contratos em vigor, com vistas a tornar gratuita a passagem de veículos automotores de duas rodas pelas praças de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que *“Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem”*, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio a veículos motorizados de duas rodas.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

1º

.....

§ 3º *Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei nos quais não seja possível implementar o sistema de livre passagem, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a*



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213732773900>



concessão de gratuidade a veículos automotores de duas rodas e de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

§ 4º Será gratuito o trânsito de veículos automotores de duas rodas na concessão:

I - em que a cobrança de pedágio se der por meio de sistema de livre passagem;

II – cujo contrato, assinado após a data de publicação desta Lei, não preveja o sistema de livre passagem.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A ideia de conceder aos condutores de motocicleta isenção de pedágio circula no Parlamento há bastante tempo. Até agora, entretanto, os projetos que a veiculam não obtiveram êxito. Isso se deve, em grande medida, ao temor de que a concessão de isenção a determinada categoria ou classe de usuários desencadeie novos pedidos de benefício, o que, ao fim, poderia levar à inviabilidade do modelo de concessão rodoviária existente.

A cautela é compreensível, mas exagerada em relação ao caso em questão. Ao contrário de muitos segmentos que procuram o legislador em busca de gratuidade no uso de rodovia, o usuário de motocicleta tem a favor de si o sólido argumento de que não impinge ao sistema praticamente nenhum custo. De fato, o peso dos veículos de duas rodas transmitido ao pavimento é virtualmente desprezível. O espaço viário que ocupam, igualmente. Essas são variáveis que possuem enorme importância na definição dos custos de uma concessão. Não tendo as motocicletas praticamente nenhuma contribuição a dar para o incremento desses custos, é razoável que sejam agraciadas com o benefício da isenção. O impacto que essa gratuidade teria na receita esperada das concessões é mínimo. Projeto de lei já apresentado à Casa estimou perda de receita da ordem de 0,5%, caso a isenção fosse concedida às motos. É bem

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213732773900>



menos do que o impacto causado pela isenção concedida a eixos suspensos dos veículos de carga.

Nossa proposta, diferentemente das que já tramitam, cuida de prever a isenção de pedágio para os condutores de motocicleta nos chamados sistemas de livre passagem (*free flow*), previstos na recente Lei nº 14.157/21 e que passarão a constituir a forma padrão de cobrança nos futuros contratos de concessão de rodovia. Adicionalmente, aproveitamos o disposto no § 3º do art. 1º da citada lei para prever que, além de descontos de pedágio nos contratos vigentes oferecidos a usuários frequentes, seja também concedida gratuidade aos condutores de motociclistas. Cumpre destacar que em futuros contratos nos quais não se adote o sistema de livre passagem, também estamos ordenando que seja concedida gratuidade às motocicletas.

Estamos convictos de que a matéria, inserida no contexto de lei que moderniza o sistema de cobrança de pedágio no País, terá, finalmente, as condições necessárias para receber a aprovação do Parlamento.

Pedimos, pois, o apoio dos Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado **ABOU ANNI**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213732773900>



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 14.157, DE 1º DE JUNHO DE 2021

Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se sistema de livre passagem a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem.

§ 3º Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei nos quais não seja possível implementar o sistema de livre passagem, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.115.....
"

§ 10. O Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem." (NR)

"Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos:

....." (NR)

"Art. 209-A. Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuá-lo na forma estabelecida:

Infração - grave;
 Penalidade - multa."

"Art.320.....

§ 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A deste Código, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo." (NR)

Art. 3º Os arts. 24 e 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.24.....

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas;

....." (NR)

"Art.26.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

....." (NR)

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 1º de junho de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Paulo Guedes

Tarcísio Gomes de Freitas

André Luiz de Almeida Mendonça

PROJETO DE LEI N.º 1.159, DE 2024

(Do Sr. Felipe Saliba)

Estabelece isenção de pedágio em rodovias federais aos mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas, motoristas de aplicativo e outras categorias de usuários que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2844/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE
(Do Sr. Felipe Saliba)

Estabelece isenção de pedágio em rodovias federais aos mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas, motoristas de aplicativo e outras categorias de usuários que especifica.

Apresentação: 09/04/2024 21:14:35.200 - MESA

PL n.1159/2024

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece isenção de pedágio em rodovias federais aos mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas, motoristas de aplicativo e outras categorias de usuários que especifica.

Art. 2º Para fins dos benefícios estabelecidos nesta lei, consideram-se:

I – mototaxistas e motoboys: aqueles profissionais definidos na Lei 12.009/2009.

II – motoristas de aplicativo: aqueles profissionais atuantes nas atividades definidas na Lei nº 12.587, de 2012, art. 4º, X, alterada pela Lei nº 13.640, de 2018.

III – transportador autônomo de cargas: aqueles profissionais definidos na Lei 11.442/2007.

Art. 3º Ficam isentos das tarifas de pedágio em rodovias federais os veículos utilizados em atividades profissionais dos beneficiários elencados no art. 2º.

Art. 4º Altera-se o §2º, do art. 1º, do DECRETO-LEI Nº 791, de 27 de agosto de 1969, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

§ 2º Ficam isentos do pagamento de pedágio:

- a) os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático;
- b) ambulâncias e veículos utilizados em resgate e emergências médicas;
- c) os veículos em serviço utilizados por mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas e motoristas de aplicativo.
- d) os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que exerçam atividades profissionais permanentes no município em que se localiza a praça de pedágio;



- e) os veículos cujos proprietários são oriundos de povoados e distritos que necessitam se deslocar para a sede de município em que se localiza a praça de pedágio;
- f) os veículos que transportam pacientes com doenças crônicas, que regularmente necessitam fazer tratamento fora de seus domicílios;

.....(NR)

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei visa conceder isenção de pedágio em rodovias federais aos mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas e motoristas de aplicativo.

Mototaxistas, motoboys, transportadores autônomos de cargas e motoristas de aplicativo desempenham papéis essenciais na economia, garantindo a entrega de mercadorias, serviços de transporte de pessoas e de cargas em todo o país. Suas atividades são fundamentais para o funcionamento eficiente do comércio, serviços e logística, contribuindo para a dinamização e o desenvolvimento econômico.

Estes profissionais frequentemente enfrentam custos operacionais significativos, incluindo despesas com combustível, manutenção de veículos e taxas associadas à prestação de serviços. A cobrança de pedágio em rodovias federais adiciona uma carga adicional aos custos de operação, o que pode reduzir a viabilidade financeira de suas atividades e impactar negativamente seus rendimentos.

A isenção de pedágio para essas categorias profissionais promove a equidade no acesso às vias públicas, garantindo que esses profissionais possam desempenhar suas atividades de forma mais acessível e sem discriminação. As rodovias federais são fundamentais para o transporte de mercadorias e pessoas em todo o país, e a isenção de pedágio amplia o acesso desses profissionais a essas vias essenciais.

Ao reduzir os custos operacionais para esses profissionais, a isenção de pedágio pode estimular a oferta de serviços de transporte e entrega, beneficiando não apenas os próprios profissionais, mas também os consumidores e empresas que dependem de seus serviços. Isso pode levar a uma maior eficiência na distribuição de mercadorias, redução de prazos de entrega e aumento da competitividade das empresas que dependem desses serviços.

Adicionalmente, atualizamos a legislação com o propósito de incluir no rol de isenção dos pedágios, os usuários residentes em municípios onde se localizam as praças de pedágio, bem como para o transporte de pessoas com doenças crônicas que se



deslocam rotineiramente, em razão do tratamento de saúde, por rodovias com praças de pedágios.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para que seja aprovada esta meritória proposta.

Sala das Sessões, em de de 2024

Deputado Felipe Saliba

PRD/MG





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587
LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2018-03-26;13640
LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2007-01-05;11442
DECRETO-LEI Nº 791, DE 27 DE AGOSTO DE 1969	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto:lei:1969-0827;791

PROJETO DE LEI N.º 1.184, DE 2024

(Do Sr. Marcos Pollon)

Dispõe sobre a isenção da taxa de pedágio para motocicletas, motonetas e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2844/2019.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024.

(DO SR. MARCOS POLLON)

Dispõe sobre a isenção da taxa de pedágio para motocicletas, motonetas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecida a isenção da taxa de pedágio para os seguintes veículos:

- I. Motocicletas;
- II. Motonetas;
- III. Ciclomotores;
- IV. Triciclos e Quadriciclos.

Art. 2º Para efeito desta lei, considera-se:

- I. Motocicletas: Veículos de duas ou três rodas, com motor de propulsão, destinados ao transporte de até duas pessoas;
- II. Motonetas: Veículos de duas ou três rodas, com motor de propulsão, destinados ao transporte de até duas pessoas, possuindo plataforma para os pés;
- III. Ciclomotores: Veículos de duas ou três rodas, com motor de até 50 cilindradas, cuja velocidade máxima não ultrapasse 50 km/h.
- IV. Triciclos e Quadriciclos: Veículos de três ou quatro rodas, respectivamente, com motor de propulsão própria.

Art. 3º Compete aos órgãos responsáveis pela gestão das rodovias a regulamentação e fiscalização do disposto nesta lei, garantindo sua aplicação conforme os princípios estabelecidos pela Legislação de Trânsito Brasileira.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

JUSTIFICATIVA

Entendendo a importância de promover políticas que incentivem a liberdade individual, a eficiência econômica e a redução da intervenção estatal na vida dos cidadãos. Nesse sentido, apresento este projeto de lei que propõe a isenção da taxa de pedágio para motocicletas e motonetas, visando não apenas promover a equidade no acesso às rodovias, mas também reconhecer os impactos mínimos que esses veículos causam nas vias.

De acordo com dados levantados por estudos de tráfego e análises de segurança viária, as motocicletas e motonetas têm um impacto significativamente baixo nas condições das rodovias se comparadas a veículos de maior porte, como automóveis e caminhões. Isso se deve principalmente ao peso e ao tamanho reduzido desses veículos, que causam menos desgaste no pavimento e exigem menos investimentos em manutenção das vias.

Além disso, as motocicletas e motonetas contribuem fundamentalmente para a mobilidade urbana e rural, especialmente em regiões onde o acesso aos serviços e ao trabalho pode ser dificultado. São veículos ágeis, econômicos e de baixa emissão de poluentes, que desempenham um papel fundamental na redução do congestionamento e na melhoria da eficiência do transporte.

Ao isentar esses veículos da taxa de pedágio, promoveremos a igualdade de acesso às rodovias, beneficiando diretamente uma parcela da população que muitas vezes enfrenta dificuldades financeiras. Além disso, estimularemos o uso de meios de transporte mais sustentáveis e economicamente acessíveis, em linha com os princípios de liberdade individual e responsabilidade pessoal defendidos pela corrente política conservadora de direita.

Portanto, este projeto de lei não apenas reconhece os impactos mínimos das motocicletas e motonetas nas rodovias, mas também busca promover a liberdade de escolha dos cidadãos e incentivar práticas de transporte mais eficientes e sustentáveis.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

Dada a importância do Projeto de Lei em tela, da relevância de seu objeto, pedimos o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa de Leis para a sua aprovação.

Sala das Sessões, 06 de fevereiro 2024.

Deputado Federal Marcos Pollon

PL-MS

Apresentação: 10/04/2024 15:32:48.393 - MESA

PL n.1184/2024



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 justificação, 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 2021¹, 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

¹ <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%”². 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.

² <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 CARLETTTO

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.

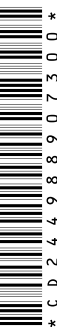
O Congresso Nacional decreta:

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.”

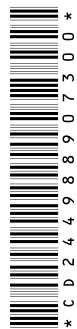


Art. 3º Esta Lei entra em vigora na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2024-6051





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.844, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.844/2019, do PL 5721/2019, do PL 6052/2019, do PL 3236/2021, do PL 1159/2024, e do PL 1184/2024, apensados, com substitutivo, e pela rejeição do PL 1877/2020, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Neto Carletto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa, Luiz Fernando Faria e Guilherme Uchoa - Vice-Presidentes, Gutemberg Reis, Helena Lima, Marco Brasil, Rubens Otoni, Zé Trovão, Abílio Brunini, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cezinha de Madureira, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Mauricio Marcon, Neto Carletto e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
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 3.236/2021, PL nº 1.159/2024 e PL nº 1.184/2024

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 Infraestrutura 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. ”





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente

Apresentação: 13/06/2024 16:13:08.373 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 2844/2019

SBT-A n.1

