



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.027-A, DE 2009

(Do Sr. Marcelo Itagiba)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a fim de isentar de tarifa de pedágio os veículos automotores de duas rodas; tendo parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste e do de nº 6.387/09, apensado, com substitutivo (relator: DEP. ROBERTO SANTIAGO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 6.387/09

III – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem como objetivo isentar de pedágio os veículos automotores de duas rodas.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

“Art. 28.....

II -

e) isenção dos veículos automotores de duas rodas a tarifas de pedágio cobradas pela utilização da via rodoviária.” (NR)

“Art. 34-A.....

§2º.....

VI - isenção dos veículos automotores de duas rodas a tarifas de pedágio cobradas pela utilização da via rodoviária, vedado o cômputo do fluxo desse tipo de veículo no cálculo do valor da tarifa.” (NR)

“Art. 35.....

XVIII – a isenção de que trata o inciso VI do §2º do art. 34-A.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o art. 175 da Constituição Federal, incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos, sendo que a lei disporá sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; os direitos dos usuários; política tarifária; e a obrigação de manter serviço adequado.

Veja-se que, com isso, a Carta Magna prevê que os serviços públicos podem ser prestados de forma indireta, sob o regime de concessão ou permissão, assegurados os direitos dos usuários, a obrigação de manter serviço adequado e política tarifária.

Dentre os serviços públicos que tem sido objeto concessão, com autorização legal, encontra-se a administração e conservação de rodovias e outras vias de tráfego. Neste sentido, a Lei federal 10.233/01, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e regula a concessão de "exploração de infraestrutura de transporte publico" federal (art. 13, I.)

Este diploma legal, em diversos dispositivos, deixa claro que tal exploração, pela concessionária, será remunerada mediante a cobrança de tarifas, e que deverão atender ao princípio da "modicidade" (art. 28, I.).

O presente projeto, em consonância com essa diretriz legal, estabelece que, a despeito dos custos da concessionária com a manutenção da rodovia que explora, os veículos automotores de duas rodas serão isentos da cobrança de pedágio.

A explicação é simples. Os veículos automotores de duas rodas não acarretam custo à concessionária, na medida em que o peso desses veículos não chegam, nem de longe, a afetar a estrutura asfáltica construída para receber o peso de caminhões de carga.

O projeto atenta também para o fato, em alinhamento com o princípio da modicidade, de que referida isenção não acarretará qualquer repasse de pretensos custos adicionais ao preço do pedágio, razão pela qual solicito o apoio dos Pares para a aprovação de mais este projeto que tem como motivação maior o aperfeiçoamento da cidadania brasileira.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2009.

Deputado MARCELO ITAGIBA
PMDB/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o caput deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas.

** § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 15/08/1995.*

§ 2º É assegurada participação ao proprietário do solo nos resultados da lavra, na forma e no valor que dispuser a lei.

§ 3º A autorização de pesquisa será sempre por prazo determinado, e as autorizações e concessões previstas neste artigo não poderão ser cedidas ou transferidas, total ou parcialmente, sem prévia anuência do poder concedente.

§ 4º Não dependerá de autorização ou concessão o aproveitamento do potencial de energia renovável de capacidade reduzida.

.....

.....

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.

.....

CAPÍTULO IV
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES AQUAVIÁRIO E
TERRESTRE

.....

Seção II
Das Diretrizes Gerais

.....

Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

I - concessão, quando se tratar de exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura;

** Inciso IV acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

V - autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo.

** Inciso V acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I - depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infra-estrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização:

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e operação de terminais portuários de uso privativo conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

** Alínea c com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário;

** Alínea e acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura.

** Alínea f acrescida pela Lei nº 11.314, de 03/07/2006.*

g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas;

** Alínea g acrescida pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.*

h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte;

** Alínea h acrescida pela Lei nº 11.518, de 05/09/2007.*

IV - depende de permissão:

** Inciso IV acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros;

** Alínea a acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

** Alínea b com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/05/2007.*

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A.

** § 4º com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

.....

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO)

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais.

** Alínea d acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

.....

Subseção II Das Concessões

.....

Art. 34-A. As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital.

** Artigo, caput, acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública.

** § 1º acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

** § 2º, caput, acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações;

** Inciso I acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado;

** Inciso II acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta;

** Inciso III acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga;

** Inciso IV acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio.

** Inciso V acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001.*

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

.....

Subseção II
Das Concessões

Art. 36. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.387, DE 2009
(Do Sr. Milton Vieira)

Isenta veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em via federal.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6027/2009.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede aos veículos automotores de duas rodas isenção do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º São isentos do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, os veículos automotores de duas rodas.

Parágrafo único. Os veículos automotores de duas rodas aos quais estejam conectados *side-car* ou semi-reboque não gozam da isenção prevista neste artigo.

Art. 3º A isenção fixada por esta Lei dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão.

§ 1º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no *caput* deste artigo, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 2º Na hipótese de o poder concedente decidir pela improcedência da reclamação feita pelo concessionário, este poderá recorrer a processo amigável de solução de divergência contratual, nos termos previstos no contrato de concessão, sem que, todavia, no decorrer do período de resolução do conflito, fique prejudicada a concessão do benefício instituído por esta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Embora tramitem na Casa alguns projetos de lei que têm por finalidade conceder isenção de pagamento de pedágio a veículos automotores de duas rodas, acreditamos que nenhuma dessas iniciativas apresenta o rigor que tentamos emprestar ao texto desta proposição.

Achamos imprescindível, em primeiro lugar, restringir a isenção apenas a vias federais, em respeito ao pacto federativo, e a veículos de duas rodas, não beneficiando triciclos, cujo caráter recreativo prepondera sobre o utilitário. Além disso, excluímos expressamente do gozo da isenção os veículos de duas rodas acompanhados de side-car ou de semi-reboque. Nesses casos, as motocicletas se aproximam do perfil dos automóveis, principalmente em termos de ocupação das vias. Não seria correto, portanto, tratá-las como se mantivessem suas características originais.

Outra preocupação que nos moveu na elaboração deste projeto de lei foi a pequena ênfase que as propostas em tramitação colocaram na necessidade de se respeitar o princípio da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Em que pese o fato de o somatório dos valores cobrados das motocicletas representar muito pouco em relação à receita total das concessionárias, não se pode negar a estas o direito de reclamar um reajuste tarifário, caso tal ação se mostre necessária para recompor os termos da equação financeira inicial.

Afora essas considerações específicas, parece-nos importante relembrar algumas outras - presentes em justificações de projetos de lei e de pareceres sobre a matéria - que têm por objeto o mérito mesmo de se conceder isenção de pagamento de pedágio a motocicletas. Reproduzo, aqui, algumas delas,

tomadas do parecer proferido pelo Deputado Sandro Matos na Comissão de Viação e Transportes, por ocasião da análise do Projeto de Lei n.º 5.038, de 2008:

“Vale dizer, de imediato, que as motocicletas, ao contrário do que ocorre em muitas cidades, representam parcela ínfima do fluxo de veículos nas rodovias. De acordo com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, de 2003, as motocicletas representam cerca de 0,85% do volume de tráfego nas rodovias federais postas sob concessão.

Em virtude de se cobrar das motocicletas, nas concessões federais, metade do valor da tarifa básica de pedágio, sua contribuição para a receita total da concessionária, em termos percentuais, é menor ainda: aproximadamente, 0,25%.

Ou seja, se fosse instituída a gratuidade para as motocicletas, nas rodovias federais em que se cobra pedágio, seria necessário um aumento de cerca de um centavo para cada cinco reais de tarifa básica cobrada dos demais usuários.

Trata-se de uma elevação tão insignificante que um eventual ajuste para manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato só poderia ter lugar depois de alguns anos, de maneira a ser incorporado à tarifa básica um valor que não dificultasse a operação de cobrança.

Assim, sob a ótica da remuneração das concessões federais, o fluxo de motocicletas é virtualmente desprezível.

Poder-se-ia alegar, então, que é um princípio de justiça obrigar o motociclista a pagar, como os demais usuários, a tarifa de pedágio – o chamado princípio do usuário-pagador, de que falamos antes.

Ocorre que a cobrança de pedágio da motocicleta não acontece sem inconvenientes importantes.

Em primeiro lugar, experiências internacionais reportam que há muito mais dificuldades na introdução da cobrança eletrônica do pedágio para motocicletas do que para os demais veículos, o que sugere a necessidade da cobrança quase exclusivamente manual ainda por um bom

tempo, até que se aperfeiçoe a tecnologia.

A cobrança manual, todavia, é bastante custosa, especialmente para os motociclistas. A maioria tem que tirar o capacete, as luvas, procurar o dinheiro no casaco ou no compartimento de bagagem e, depois, voltar a colocar aqueles acessórios. Em resumo, perde-se muito tempo em uma operação crítica, que não deveria comprometer a fluidez do trânsito na rodovia.

Outro aspecto a considerar é a insegurança experimentada pelos motociclistas quando se aproximam das cabines de cobrança de pedágio, já que a constante paralisação de veículos, principalmente de caminhões e ônibus, favorece o derramamento de óleo na pista, entre outros detritos. Nesse sentido, se as motocicletas pudessem se dirigir a uma faixa gratuita exclusiva, na qual não houvesse a exigência de excessiva redução da velocidade, estariam os condutores menos sujeitos a acidentes como derrapagens ou queda por desequilíbrio.

Não menos importante do que os argumentos lançados até aqui, é o fato de que as motocicletas, efetivamente, nada contribuem para o desgaste do pavimento, importante fonte de despesa para as concessionárias, e muito pouco contribuem para a demanda por espaço na via, como nos lembra os próprios autores dos projetos.”

Postas essas explicações, gostaríamos de contar com o apoio de nossos Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2009.

Deputado MILTON VIEIRA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

Apresentado pelo Deputado Marcelo Itagiba, o Projeto de Lei nº 6.027, de 2009, tem como finalidade essencial **isentar de tarifa de pedágio em rodovias os veículos automotores de duas rodas.**

A **Justificação** da proposição apresenta as seguintes considerações referentes à alteração pretendida:

O presente projeto, em consonância com essa diretriz legal, estabelece que, a despeito dos custos da concessionária com a manutenção da rodovia que explora, os veículos automotores de duas rodas serão isentos da cobrança de pedágio.

A explicação é simples. Os veículos automotores de duas rodas não acarretam custo à concessionária, na medida em que o peso desses veículos não chegam, nem de longe, a afetar a estrutura asfáltica construída para receber o peso de caminhões de carga.

O projeto atenta também para o fato, em alinhamento com o princípio da modicidade, de que referida isenção não acarretará qualquer repasse de pretensos custos adicionais ao preço do pedágio, razão pela qual solicito o apoio dos Pares para a aprovação de mais este projeto que tem como motivação maior o aperfeiçoamento da cidadania brasileira.

Foi apensado o Projeto de Lei nº 6.387, de 2009, que tem propósito semelhante ao pretendido pela proposição principal.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto principal nem ao seu apenso.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em conformidade com o art. 32, inciso XVIII, alínea “s”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe agora a esta Comissão manifestar-se sobre o mérito da matéria.

A isenção do pagamento de pedágio, pretendida para veículos automotores de duas rodas, em rodovias e em obras-de-arte especiais, demonstra-se, em nosso entendimento, como razoável, tendo em vista o impacto quase desprezível desses veículos nos pavimentos asfálticos, que são dimensionados para suportar o tráfego de caminhões de carga e até de tratores.

O Projeto de Lei nº 6.027, de 2009, em seu texto, veda o repasse da isenção pretendida para o cálculo tarifário, **o que, sem dúvida,**

comprometerá o equilíbrio econômico-financeiro inicial dos contratos de concessão celebrados.

Com efeito, o Supremo Tribunal Federal, em decisão proferida no julgamento da **ADIN nº 2.733**, firmou o seguinte entendimento **com relação à concessão de descontos ou isenções sem qualquer forma de compensação**:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 7.304/02 DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. EXCLUSÃO DAS MOTOCICLETAS DA RELAÇÃO DE VEÍCULOS SUJEITOS AO PAGAMENTO DE PEDÁGIO. CONCESSÃO DE DESCONTO, AOS ESTUDANTES, DE CINQUENTA POR CENTO SOBRE O VALOR DO PEDÁGIO. LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS CELEBRADOS PELA ADMINISTRAÇÃO. VIOLAÇÃO. PRINCÍPIO DA HARMONIA ENTRE OS PODERES. AFRONTA.

1. ***A lei estadual afeta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de obra pública, celebrado pela Administração capixaba, ao conceder descontos e isenções sem qualquer forma de compensação.***
2. *Afronta evidente ao princípio da harmonia entre os poderes, harmonia e não separação, na medida em que o Poder Legislativo pretende substituir o Executivo na gestão dos contratos administrativos celebrados.*
3. *Pedido de declaração de inconstitucionalidade julgado procedente.*

Com relação à isenção a ser conferida aos veículos de duas rodas, **é preciso entender que, embora, sejam baixos os impactos causados por esses veículos na malha asfáltica, eles não deixam de ser geradores de custos relacionados com o atendimento aos usuários de rodovias operadas em regime de concessão.** Esses custos dizem respeito, por exemplo, a atendimentos pré-hospitalares e mecânicos, **o que não afasta a necessidade de eventual revisão tarifária decorrente de isenção concedida** a um segmento de usuários.

O **Projeto de Lei nº 6.387, de 2009**, por sua vez, que também isenta os veículos automotores de pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, em sentido inverso ao da proposição original, **disciplina a questão relativa à isenção concedida e ao**

restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Entretanto, tendo em vista **preservar a uniformidade da legislação nacional de concessões**, independentemente, da espécie de concessão em concreto (Transporte coletivo, rodovias, etc.), em nossa visão, **a proposição não precisaria disciplinar, em seu texto, a sistemática de revisão tarifária, bastando remeter a matéria ao disciplinamento, já existente, na Lei Geral de Concessões**, Lei nº 8.987, de 1995, sobre a política tarifária (art. 9º).

Dessa forma, nossa compreensão é a de que ambos os projetos de lei reclamam aperfeiçoamentos, razão pela qual oferecemos proposição substitutiva e manifestamo-nos **pela aprovação**, com fundamento no art. 129, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, do Projeto de Lei nº 6.027, de 2009, e do Projeto de Lei nº 6.387, de 2009, nos termos do substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 09 de dezembro de 2009.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.027, DE 2009

Dispõe sobre a isenção de veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei concede isenção a veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em rodovias ou obras-de-arte especiais, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º São isentos do pagamento de pedágio em rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, os veículos automotores de duas rodas.

Parágrafo único. Os veículos automotores de duas rodas aos quais estejam conectados qualquer espécie de reboque ou módulo de acoplamento lateral não gozam da isenção prevista neste artigo.

Art. 3º Caso haja necessidade de revisão tarifária, em função da isenção concedida por esta lei, devem ser observadas as disposições pertinentes da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

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

Sala da Comissão, em 09 de dezembro de 2009.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.027/09 e o Projeto de Lei nº 6.387/09, apensado, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Roberto Santiago.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alex Canziani - Presidente, Gorete Pereira e Sabino Castelo Branco - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Emilia Fernandes, Fernando Nascimento, Geraldo Pudim, Júlio Delgado, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Mauro Nazif, Paulo Rocha, Roberto Santiago, Sérgio Moraes, Thelma de Oliveira, Edinho Bez, Gilmar Machado, Ilderlei Cordeiro, Maria Helena, Renato Molling e Wladimir Costa.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010.

Deputado ALEX CANZIANI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
