



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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

FIM DO DOCUMENTO