



**SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AOS PROJETOS DE LEI
Nº 0304.3/2018 E Nº 0008.9/2019**

Os Projetos de Lei nº 0304.3/2018 e nº 0008.9/2019 passam a ter a seguinte redação:

“PROJETOS DE LEI Nº 0304.3/2018 E Nº 0008.9/2019

Dispõe sobre a isenção do pagamento da tarifa e a disponibilização de corredor exclusivo nas praças de pedágio, para os veículos automotores de duas rodas, nas rodovias estaduais de Santa Catarina.

Art. 1º O veículo automotor de duas rodas é isento do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais.

Parágrafo único. Ao veículo automotor de duas rodas ao qual esteja conectado semirreboque ou *sidecar* não se aplica a isenção prevista no *caput*.

Art. 2º As praças de pedágio devem conter corredor exclusivo, devidamente sinalizado, para os veículos automotores de duas rodas.

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias estaduais que previrem a cobrança de tarifa de pedágio devem conter em suas cláusulas o disposto nos arts. 1º e 2º e fixar a penalidade pelo seu descumprimento.

Art. 4º Esta Lei entra em vigência na data de sua publicação.”

Sala da Comissão,

Deputado Milton Hobus



JUSTIFICAÇÃO

A presente Subemenda Substitutiva Global possui o condão de unir o proposto pelos Projetos de Lei nº 304.3/2018, de minha autoria, e nº 0008.9/2019, de lavra do Deputado Ivan Naatz, readequando as proposições ao seu objeto original, que é a de isentar as motocicletas de futuros pedágios e garantir a segurança dos motociclistas, bem como, promover a maior fluidez do trânsito nas rodovias estaduais e o turismo motociclistivo em Santa Catarina.

Entendo necessária a nova adaptação da redação em face das inovações contidas na ESG de fl. 17, aprovada na Comissão de Constituição e Justiça.

Nesse sentido, ao estabelecer as alterações aprovadas na comissão anterior o autor da Emenda Substitutiva Global, promoveu adaptação no texto que divergem substancialmente do objetivo da proposição, sendo elas: I. condicionar a isenção a categoria de cilindradas da motocicleta; e, II. Liberação da cobrança do pedágio nos casos de congestionamentos que levem a uma espera superior a 15 (quinze) minutos em dias “normais” e 30 (trinta) minutos em vésperas e voltas de feriados e nos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro.

Inicialmente no que tange a limitação de isenção sobre motocicletas com potencia superior a 125 (cento e vinte e cinco) cilindradas, considero que a proposta não alcança eficiência nem mesmo no seu caráter supostamente social, onde os relatórios de vendas divulgados na mídia, na vasta maioria das vezes, apresentam como “veículos de entrada”, ou seja, mais acessíveis, motocicletas com cilindradas superior ao estabelecida na alteração, tal como a Honda CG 160, que foi a mais vendida no Brasil, no primeiro semestre de 2019 e no ano de 2018, com 150.226¹ e 253.244² unidades, respectivamente.

¹ MOTOCICLISMO ONLINE. **Venda de motos sobe 16% no 1º semestre, diz Fenabreve**. Publicado em 04 jul. 2019. Por Willian Teixeira. Disponível em: <<https://www.motociclismoonline.com.br/noticias/vendas-de-motos-sobe-16-no-semester/>>. Acesso em: 17 set. 2019.

² AUTO ESPORTE. **As 10 motos mais vendidas de 2018**: Dos dez modelos do ranking, oito são da Honda e apenas dois da Yamaha. Publicado em 04 jan. 2019. Por Michelle Ferreira. Disponível em: <<https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2019/01/10-motos-mais-vendidas-de-2018.html>>. Acesso em: 17 set. 2019.

No contexto prático, a tipificação por categoria afasta a lógica do objeto pretendido, que seria a passagem livre para motocicletas através de corredores exclusivos, com dimensão adaptada, a exemplo do que se vê em diversas localidades do país.



(fotografia em praça de pedágio da CCR – Via Oeste/SP, exemplificando a disposição adequada para corredor exclusivo de motocicletas, com sinalização através de placa indicativa).

Outro fator importante, é a padronização da passagem para motos em pedágios, através de corredores exclusivos, sendo uma medida importante para agilidade e segurança³, como alerta o professor do INSPER e especialista em infraestrutura e trânsito, Eduardo Rossit Padilha.

Os planos diretores de transporte e mobilidade dos países mais desenvolvidos do mundo consideram o estímulo a utilização da motocicleta como sendo um dos principais pilares de eficiência, a exemplo de Londres, que adotou a liberação de trânsito de motos até mesmo nas faixas dedicadas a ônibus⁴.

³ <https://www.moto.com.br/videonoticias/conteudo/perigo-no-pedagio-55833.html>

⁴ <https://www.voceesuamoto.com.br/moto-deve-trafegar-nas-faixas-exclusivas-de-onibus-sim/>



Destaca-se também o disposto na justificativa da proposta inicial, onde se alerta para um dado importante. A taxa de licenciamento de veículos pesados em Santa Catarina, apresenta um gráfico de aumento maior do que veículos leves, cenário alarmante, e, ao ser conciliado as condições das nossas rodovias e aos gastos demandados para manutenção e investimento, expõem a carência de medidas estratégicas que objetivem a eficiência da mobilidade.

Nessa toada, mais uma vez a motocicleta apresenta enorme benefício, considerando que a relação de peso e do número de eixos do veículo é um dos fatores mais relevantes para desgaste do asfalto, como observa o Diretor de Engenharia e Operações da Concessionária Auto Raposo Tavas:

O prazo de validade de um pavimento depende do seu projeto. De maneira geral, duram de oito a dez anos, mas dependendo da incidência do excesso de carga sobre ele, aliado a outros fatores (condições climáticas por exemplo), os problemas poderão ocorrer ainda no primeiro ou segundo ano após a conclusão da obra

Quanto a liberação da cobrança do pedágio nos casos de congestionamentos, s.m.j., proponho sua retirada, partindo do pressuposto de que o fluxo de veículos não é fator controlável pelas concessionárias.

Ante ao exposto, solicito aos Deputados a **APROVAÇÃO** desta Subemenda Substitutiva Global, em prol da segurança do motociclista e da fluidez do trânsito.

Deputado Milton Hobus