



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.366-A, DE 2016 **(Da Sra. Renata Abreu)**

Concede ao usuário de rodovia o direito de atravessar gratuitamente praça de pedágio se houver efetuado pagamento de tarifa, no mesmo local, nos vinte minutos anteriores; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. WILSON BESERRA).

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 37 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 conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 37.....

.....

IV – no caso de concessão rodoviária, suspender a cobrança de tarifa e liberar a passagem de veículo de usuário que tenha efetuado pagamento de pedágio até vinte minutos antes de nova travessia na mesma praça de Pedágio. (NR)”

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme redação que lhe foi dada nesta Lei.

Parágrafo único. Na adaptação dos contratos, será fixada penalidade correspondente ao descumprimento da obrigação atribuída por esta Lei ao concessionário de rodovia federal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A administração de rodovias mediante concessão é uma realidade no Brasil. Cada vez mais, notam-se os bons frutos que a exploração da infraestrutura pela iniciativa privada, regulada pelo poder público, é capaz de trazer.

Isso não significa, entretanto, que o modelo esteja isento de problemas. Vez ou outra, seja por observação dos usuários seja por críticas de estudiosos do setor, deparamo-nos com situações que merecem a atenção do legislador. Este projeto cuida de uma delas.

Sob o juízo de muitos, o usuário que comete um engano na

rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo. Concordamos com a tese. De fato, caso não tivesse se equivocado, o usuário seguiria viagem tranquilamente, defrontando-se com novo pagamento de pedágio muitos quilômetros à frente, apenas. Como se enganou, é “punido” com novo pagamento de tarifa, embora sua contribuição para a ocupação e o desgaste da rodovia continue sendo rigorosamente a mesma, em comparação com a outra situação descrita.

Nosso projeto de lei concede ao usuário vinte minutos de tolerância para efetuar nova passagem por praça de pedágio que tenha atravessado, sem ter de desembolsar por isso. O tempo, embora um pouco mais longo do que o usualmente adotado para liberar os motoristas do pagamento por uso de alguns estacionamentos públicos ou de *shopping centers*, cerca de quinze minutos, está em patamar adequado, de vez que não é fácil realizar manobra de retorno em vias expressas. Para tanto, o condutor tem de prosseguir vários quilômetros até encontrar viaduto que possibilite a realização da manobra.

No sentido de corrigir essa distorção, contamos com o apoio da Casa a esta proposta.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2016.

Deputada RENATA ABREU

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 IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção II
Das Concessões

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III
Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e para o transporte ferroviário e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital. (*“Caput” com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*)

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (*Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da permissão;

II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V - as exigências de prestação de serviços adequados.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, de autoria da Deputada Renata Abreu. A iniciativa altera a Lei nº 10.233, 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 conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Justificando a proposta, a autora afirma que, “*sob o juízo de muitos, o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo*”. Diz concordar com a tese e esclarece que arbitrou tolerância de vinte minutos em virtude da dificuldade de se encontrar local para manobra de retorno nas vias expressas.

Não houve emendas. É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Trata-se de proposição já analisada pelo Deputado João Derly, relator anterior da matéria. Por estarmos de acordo com os termos de seu voto, passamos a reproduzi-lo, a seguir.

“O Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, concede ao usuário de rodovia federal o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Segundo a autora, Deputada Renata Abreu, “o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo”.

De fato, a tolerância temporal com relação ao pagamento por uso de infraestrutura, especialmente em estacionamentos onde se pratica

cobrança, é procedimento usual, adotado inclusive por instituições privadas, no entendimento de que não cabe cobrar de quem praticamente não gera limitação à ocupação do espaço viário.

No caso em questão, além da possibilidade de o condutor ter se enganado de trajeto, como aponta S.Exa., há de se considerar a hipótese de ele ter tido a necessidade de cumprir trajeto muito curto, que compreendia algum ponto além da praça de pedágio, mas que terminava em ponto aquém dessa praça. Ora, em condições normais, o condutor pagaria novo pedágio pela utilização da via somente após dirigir pelo menos por cinquenta quilômetros (ou mais, considerando os intervalos comuns entre duas praças de pedágio). Não parece razoável que, por fazer uma viagem curta de ida e retorno em vez de uma viagem só de ida, tenha esse condutor que arcar com ônus maior do que o dos outros. Trata-se de uma questão de equidade.

Embora seja favorável à ideia, preciso alertar para o fato de que ela, a fim de ser implementada, precisará de regras procedimentais que impeçam fraude. Explico.

A admissão de tempo de tolerância para o primeiro ou novo pagamento por uso de infraestrutura viária quase sempre está associada a estacionamentos, públicos ou privados. Em virtude de aquele que entrou ter de sair, necessariamente, o documento de controle (ticket, cartão etc.) pode ser bastante simples, em termos de conteúdo. Isto, porque não é plausível que alguém o transfira a terceiros, sob pena de, para sair do estacionamento, ter de arcar com multa substantiva devida pela perda do comprovante. No caso da admissão de tolerância nas praças de pedágio, a emissão do documento de controle (nota fiscal, ticket etc.) tem de ser tal que seja possível identificar exatamente o veículo cujo motorista efetue o pagamento. Do contrário, o pagador pode simplesmente transferir ou vender o comprovante a quem venha em sentido contrário, para que goze do benefício de atravessar a praça gratuitamente, nos vinte minutos seguintes ao pagamento.

De toda maneira, acredito que a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, responsável pela regulação setorial, tem plenas condições de encontrar uma solução operacional satisfatória”.

Sendo essas as ponderações, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.366, de 2016.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2017.

Deputado WILSON BESERRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.366/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Wilson Beserra.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, José Airton Cirilo, Laudivio Carvalho, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Lelo Coimbra, Leonardo Monteiro, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Milton Monti, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO