

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. ZÉ AUGUSTO NALIN)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para limitar, em concessão de rodovia federal, o número de praças de cobrança de pedágio no território de um mesmo município.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica 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 limitar o número de praças de cobrança de pedágio no território de um mesmo município.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....
.....

§ 2º *Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT:*

I – 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;

II – evitará que no território de qualquer município seja prevista a instalação de mais de uma praça de cobrança de pedágio.

.....” (NR)

Art. 3º Caso mais de uma praça de cobrança de pedágio esteja funcionando no território de um município, independentemente da concessão de rodovia federal a que estejam vinculadas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no prazo máximo de um ano, contado da data de publicação desta Lei, determinará qual delas permanecerá no território municipal em questão, assim como a nova localização das que devam ser transferidas, em obediência ao que prevê o art. 26, § 2º, II, da Lei nº 10.233, de 2001.

Parágrafo único. As alterações contratuais decorrentes da determinação prevista no *caput* deste artigo serão feitas de maneira a preservar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, podendo a ANTT, para tanto, estabelecer prazo de até cinco anos para a mudança de localização das praças de cobrança de pedágio, contado da data em que tenha decidido a respeito dessa mudança.

Art. 4º Enquanto não efetivada a mudança de localização das praças de cobrança de pedágio, em decorrência do previsto no art. 3º desta Lei, o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no município em que esteja localizada mais de uma praça de cobrança de pedágio fica isento do pagamento de tarifa nessas praças.

§ 1º Para se beneficiar da isenção nas praças de cobrança de pedágio do município em que resida ou trabalhe, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelos concessionários.

§ 2º Os procedimentos aplicáveis ao credenciamento a que se refere o § 1º deste artigo serão fixados em regulamento.

§ 3º A isenção cessará assim que reste apenas uma praça de cobrança de pedágio no território municipal.

Art. 5º O reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pelo cumprimento do disposto no art. 4º desta Lei, dar-se-á automaticamente a

partir do primeiro dia do ano subsequente ao de entrada em vigor desta Lei, de acordo com as regras de revisão contratualmente previstas.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por finalidade fixar uma regra de enorme importância para a saúde das atividades econômicas e sociais que são desenvolvidas no território dos municípios servidos por rodovias federais onde há cobrança de pedágio: não pode haver mais de uma praça de cobrança por município, independentemente de quantos trechos rodoviários federais, ali, estejam submetidos a concessão.

Atualmente, na inexistência dessa regra que propomos, é possível – embora seja incomum - que no âmbito de uma mesma concessão haja mais de uma praça de cobrança no território de um município. Mais fácil é que, tomando-se concessões federais distintas, essa situação ocorra.

De toda maneira, pertençam a mesma ou a diferentes concessões, as praças de pedágio representam um entrave à livre circulação de pessoas e de mercadorias no território do município. No limite, para os que precisam recorrer à via federal com frequência, as tarifas de pedágio podem constituir custo de tal monta que os obrigue a encontrar, em outro lugar, uma opção para mais barata para seu empreendimento, estudo ou residência.

Assim, é preciso que o legislador federal, sensível a outros aspectos que não apenas as recomendações da engenharia rodoviária e à viabilidade financeira da concessão, determine ao regulador a necessária cautela na oportunidade de se planejar a localização das praças de cobrança de pedágio. De acordo com nosso projeto, na própria elaboração do edital de concessão de rodovia, a ANTT deve evitar que praças de cobrança sejam previstas no território de um mesmo município. Mais ainda: caso isso já ocorra, as concessões vigentes devem ser revistas, de maneira a impedir que recaia sobre moradores de uma só localidade parcela desproporcional do custeio da estrada.

Esperamos que a sugestão aqui apresentada seja bem recebida pelos Pares e contribua para o aperfeiçoamento do regime regulatório que se aplica às concessões rodoviárias federais.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado **ZÉ AUGUSTO NALIN**