



onde haja a cobrança de pedágio, cessando quando o veículo deixar a malha rodoviária sujeita a tais condições.

Art. 4º – Para os efeitos desta lei considera-se acidente pessoal o evento involuntário, externo, súbito e violento, com data específica, causador de lesão física que, por si só e independentemente de toda e qualquer causa, tenha por consequência direta a morte dos ocupantes do veículo sinistrado.

Art. 5º – O descumprimento da presente lei sujeitará o infrator, pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela operação de estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, ao pagamento de multa no valor equivalente em reais ao de 100 (cem) vezes o maior capital segurado, calculado como indicado no Art. 2º, e que será dobrado em caso de reincidência.

Art. 6º – O pagamento voluntário de qualquer valor, caracterizando o seguro em risco próprio, não eximirá o infrator do pagamento da multa.

Art. 7º – O Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação, regulamentará a presente lei.

Art. 8º – As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no Orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 9º – Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Segundo estudos realizados pela NTC – Associação de Transportes de Cargas, dos quase 170.000 km de rodovias asfaltadas, quase 6%, ou sejam, mais de 10.000 km estão nas mãos da iniciativa privada, além de todas aquelas ainda mantidas e supervisionadas pelo Poder Público.

Quanto à média mundial para a concessão à iniciativa privada, não ultrapassa ela aos 2%, existindo mais de 300 pontos de cobrança de pedágio, somente em rodovias estaduais e federais, conforme apurou a RDE – Revista das Estradas.

Segundo especialistas em segurança de trânsito, quando veículos de carga provocam ou não vítimas de acidentes, o número de óbitos é, em média, sete vezes maior do que em colisões graves envolvendo dois carros de passeio, quando costumam ser registradas até duas mortes.

Com as rodovias pedagiadas o que se tem é uma melhoria sensível nas condições de tráfego. Não se pode pleitear as estradas esburacadas e as condições propícias aos acidentes. Da mesma forma, a “Lei Seca” é moralizadora e de fundamental importância para a segurança no trânsito urbano ou rodoviário.

Assim sendo, a instituição do seguro, nos moldes mencionados, acaba por propiciar benefícios de elevado alcance social, assegurando aos de reto procedimento e aos seus familiares, além de contribuir para a melhoria das condições de tráfego e de segurança nas estradas pedagiadas.

De outra sorte, não significa, em face dos valores estipulados, gravame que venha onerar sobremaneira os responsáveis pelas estradas pedagiadas, sob concessão ou não, de molde a justificar o aumento das tarifas, com a transferência do custo dos prêmios para os usuários.

Em face da relevância social da matéria versada na presente propositura, onde se sobreleva um mínimo de esperança aos familiares das vítimas da insensatez, é de se ter certeza de se contar com o apoio dos pares nesse Congresso, para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em                      de Setembro de 2011.

**FELIPE BORNIER**  
Deputado Federal – PHS/RJ