



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 886-F, DE 2021

(Do Sr. Esperidião Amin)

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 1023-D/2011 que “Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio”; tendo pareceres proferidos em Plenário: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GUTEMBERG REIS); da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária da matéria; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. GUTEMBERG REIS); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. GUTEMBERG REIS).

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 do Plenário

SUMÁRIO

I - Autógrafos do PL 886-D/2021 (Nº Anterior: PL 1023/2011), aprovado na Câmara dos Deputados em 26/3/2013

II - Substitutivo do Senado Federal

III - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão de Viação e Transportes

IV - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão de Finanças e Tributação

V - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania

**AUTÓGRAFOS DO PL 1023-D/2011(Número atual: PL 886-D/2021),
APROVADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS EM 26/3/2013**

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, aos Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio.

Art. 2º A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A É isento do pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada praça de cobrança de pedágio.

§ 1º Para se beneficiar da isenção na praça de cobrança de pedágio do Município em que reside ou trabalha, o proprietário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente e pelo concessionário, periodicamente.

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

§ 3º A isenção fixada no *caput* deste artigo dá ensejo a que o concessionário reclame ao poder concedente, se assim julgar necessário, a revisão da tarifa de pedágio, com o objetivo de manter o

equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 4º Em havendo reclamação do concessionário, nos termos previstos no art. 4º, a isenção somente terá lugar após deliberação do poder concedente quanto à manutenção ou revisão das tarifas existentes.

§ 5º 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 este artigo.

§ 6º O disposto no *caput* aplica-se, também, às rodovias federais que, tendo sido delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, sejam exploradas pela iniciativa privada, mediante concessão."

Art. 3º O reequilíbrio econômico pelo cumprimento do disposto no § 3º do art. 4º-A da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, dar-se-á automaticamente a partir do primeiro dia do ano subsequente à entrada em vigor desta Lei, calculando-se o percentual de reajuste no mesmo percentual do volume de isenções em relação ao volume total de veículos do ano anterior, sendo feito a cada ano o referido cálculo ou, a critério do concessionário em acordo com o poder concedente, a dilação do prazo de concessão para atender o reequilíbrio.

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

Câmara dos Deputados, em 26 de março de 2013.

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013 (PL nº 1.023, de 2011, na Casa de origem), que “Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio”.

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se sistema de livre passagem a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem.

§ 3º Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei nos quais não seja possível implementar o sistema de livre passagem, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.

.....

§ 10. O Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem.” (NR)

“Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à passagem de veículos:

.....” (NR)

“Art. 209-A. Evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuar-lo na forma estabelecida:

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

“Art. 320.

.....
 § 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas nos termos do art. 209-A, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....
 XVII – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do art. 21, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas.
” (NR)

“Art. 26.

.....
 § 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do **caput**, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.
” (NR)

Art. 4º A regulamentação de que dispõe o § 2º do art. 1º ocorrerá no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 12 de março de 2021.

Senador Rodrigo Pacheco
 Presidente do Senado Federal

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 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IX

DOS VEÍCULOS

Seção III Da Identificação do Veículo

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Gerais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação\)](#)

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

§ 9º As placas que possuírem tecnologia que permita a identificação do veículo ao qual estão atreladas são dispensadas da utilização do lacre previsto no *caput*, na forma a ser regulamentada pelo Contran. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

.....

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§ 1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 13.724, de 4/10/2018\)](#)

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

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 II Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V - editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência

desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII - fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.448, de 5/6/2017)*

X - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI - promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII - habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII - promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV - estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 10.561, 13/11/2002)*

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.448, de 5/6/2017)*

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II - administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III - publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI - articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)](#)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

§ 1º (VETADO)

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

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

a) [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

b) [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos:

.....

PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 886, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 1.023, DE 2011)

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

NOVA EMENTA: Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

Autor: ESPERIDIÃO AMIN

Relator: Deputado GUTEMBERG REIS

I - RELATÓRIO

Trata-se de Substitutivo do Senado Federal - SF ao Projeto de Lei nº 1.023-D, de 2011, que altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança.

O Projeto de Lei nº 886, de 2021, cuida de estabelecer condições para a implementação da cobrança de pedágio pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, conhecidos como “*free-flow*”.

A iniciativa conceitua sistema de livre passagem como a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212533566500>



A proposta também determina que as concessões em vigor, nas quais não seja possível adotar o sistema de livre passagem, tenham seu contrato aditado, com o intuito de tornar viável a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes.

Além disso, o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro, com o fim de prever que o Contran estabeleça os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem. Ainda no CTB, são feitas alterações para garantir que haja punição para quem transponha bloqueio viário ou deixe de pagar pelo uso de rodovias e vias urbanas exploradas mediante a cobrança de pedágio.

Por fim, altera-se a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para ordenar que na elaboração de editais de licitação para a concessão de rodovias, a ANTT promova a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

No seu retorno à Câmara dos Deputados, para apreciação das modificações aprovadas no Senado Federal, a matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Foi aprovado requerimento de urgência, estando a matéria pronta para apreciação em Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 1.023, de 2011, dispõe sobre matéria de grande importância para o futuro das concessões rodoviárias no Brasil: a adoção do sistema de livre passagem na cobrança de pedágio, também conhecido por “free-flow”.

Em todos os modelos de concessão rodoviária existentes no País, prevalece o sistema aberto de utilização. Isso significa que não há



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212533566500>



controle sobre o ingresso e a saída de veículos da via onde se aplica a cobrança de pedágio. A tarifa só é imposta àqueles que, no cumprimento de determinado trajeto, tiverem que atravessar as praças de pedágio. Diante da decisão do governo federal e dos governos estaduais de implantar com celeridade programas de concessão rodoviária, dado a escassez de recursos orçamentários para recuperação das estradas, natural que se tenha optado pelo emprego do sistema aberto, que exige investimentos iniciais muito menores do que os que seriam necessários para pôr em funcionamento um sistema fechado. Assim, torna-se quase impraticável cobrar de cada usuário, exatamente, em conformidade com a distância por ele percorrida.

A solução já empregada em muitos países para contornar os problemas relacionados à instalação de diversas praças de pedágio numa via é justamente o chamado “sistema de livre passagem na cobrança de pedágio”, ou “free-flow”, por meio da qual o veículo em trânsito não tem de parar para seu condutor efetuar o pagamento. Esse sistema compreende equipamentos de identificação e classificação veicular, capazes de verificar, nos locais onde estejam instalados, quais são os veículos que por ali passam e quais as características deles, tendo em consideração que a maioria dos modelos de cobrança adota distinções de valor em função do tipo de veículo que utiliza a via. Além disso, o sistema precisa reunir meios para processamento das informações coletadas na via e tem de contar com meios, tecnológicos e legais, para conter e reprimir as violações, uma vez que o condutor, diferentemente do que ocorre no modelo de praças de pedágio, não é obrigado a interromper sua viagem para efetuar o pagamento da tarifa. Assim, uma vez que podem existir sistemas independentes entre si num mesmo país, o ideal é que haja compatibilidade entre eles, de sorte que os veículos possam transitar em vias exploradas por diferentes concessionários, sem ter, para tanto, de se submeter a regras de identificação e de cobrança específicas.

Cabe destacar que a eventual adoção de sistema de livre passagem baseado na instalação de pontos diversos de coleta de informação e de cobrança de pedágio ao longo da via permitiria incorporar ao universo de pagantes da concessão um número muito grande de usuários. Dessa maneira, a distribuição dos custos da concessão seria feita de forma mais equânime e



os que hoje têm de pagar pedágio provavelmente pagariam tarifa menor do que a atualmente praticada.

Tal, enfim, é a relevância e urgência do que se está propondo no Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 1.023, de 2011. De fato, cremos que, em vez de propor isenção para parcela dos pagantes, como o faz a citada iniciativa da Câmara dos Deputados, o ideal é que se adote solução que, a um só tempo, incorpore mais pagantes ao sistema, reduzindo o valor devido por cada um, e aumente a fluidez do trânsito, pondo fim às filas que com bastante frequência se formam nas praças de pedágio.

Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Viação e Transportes, somos pela APROVAÇÃO das alterações efetuadas na matéria constantes do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 886, de 2021.

Pela Comissão de Finanças e Tributação, somos pela adequação financeira e orçamentária da matéria, e, no mérito, pela aprovação nos termos do Parecer da Comissão de Viação e Transportes.

Pela Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 886, de 2021.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado **GUTEMBERG REIS**
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gutemberg Reis
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212533566500>



FIM DO DOCUMENTO