

## **COMISSÃO VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 2.250, DE 2011**

Torna obrigatório em todo território nacional a cobertura de seguro em acidentes pessoais e assistência funerária nas rodovias do país sujeitas à cobrança de pedágio.

**Autor:** Deputado FELIPE BORNIER  
**Relator:** Deputado RICARDO IZAR

#### **I - RELATÓRIO**

A proposição em epígrafe pretende obrigar as pessoas jurídicas de direito público ou privado responsáveis pela operação de rodovias a contratar seguro de acidentes pessoais em benefício dos ocupantes (condutores ou passageiros) dos veículos que transitem por vias sob sua jurisdição em qualquer nível nacional (municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão), nas quais haja a cobrança de pedágio. O referido seguro deve observar as seguintes condições mínimas:

- morte por acidente: a cada óbito de ocupante do veículo corresponderá uma indenização a ser paga aos seus herdeiros legais;
- assistência funeral: garantindo a prestação dos serviços necessários à realização dos funerais dos ocupantes do veículo sinistrado e que será pago ao herdeiro legal de cada um dos falecidos.

A proposta estipula que os valores dos capitais segurados serão aqueles mencionados no Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) para a cobertura de morte, enquanto a assistência funeral terá o valor máximo

estipulado no DPVAT para a cobertura de invalidez total e permanente, nos termos da Lei nº 11.945, de 2009. O texto explicita que a menção ao DPVAT tem a finalidade exclusiva de estabelecer os valores dos capitais segurados correspondentes e de seus reajustes, quando ocorrerem.

Fica estabelecido que a cobertura do seguro de acidentes pessoais mencionado dar-se-á a partir do momento em que o veículo começar a trafegar em rodovia ou estrada de qualquer nível nacional e sob qualquer regime estatutário onde haja a cobrança de pedágio, cessando quando o veículo deixar a malha rodoviária sujeita a tais condições. Para os efeitos da proposta, 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.

Em caso de descumprimento da obrigação imposta, sujeitará o infrator, pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela operação de estradas em qualquer nível nacional, inclusive sob o regime de concessão, ao pagamento de multa no valor equivalente em reais ao de cem vezes o maior capital segurado. A referida multa será cobrada em dobro no caso de reincidência. Fica estipulado que o pagamento voluntário de qualquer valor, caracterizando o seguro em risco próprio, não eximirá o infrator do pagamento da multa mencionada.

A proposição fixa prazo de sessenta dias, contados a partir da publicação da lei que dela se originar, para que o Poder Executivo regulamente a nova norma. Define, ainda, que as despesas decorrentes da execução da futura lei correrão por conta de verbas próprias consignadas no Orçamento, suplementadas, se necessário. Finalizando, prevê que a data de vigência da nova lei coincidirá com a de sua publicação.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria deverá ser analisada, também, pela Comissão de Finanças e Tributação, quanto ao mérito e à adequação financeira e orçamentária, e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. O processo tem caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Nas últimas décadas, a queda na capacidade de investimento em infraestrutura pelo Poder Público fez com que se buscasse, cada vez mais, parcerias com o setor privado. No transporte rodoviário, esse movimento resultou na concessão de vários trechos de rodovia à iniciativa privada, que passou a ser responsável pela operação, conservação, manutenção e ampliação de capacidade, mediante a cobrança de pedágio.

Atualmente, são quase 10 mil quilômetros de rodovias concedidas, com cerca de 330 praças de cobrança de pedágio (segundo o site [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br)). Com a previsão da concessão de sete novos trechos rodoviários, as praças de pedágio chegarão a quase 400. Além disso, embora as concessões rodoviárias no Brasil representem menos de 7% do total das rodovias pavimentadas, os trechos concedidos correspondem a aproximadamente 50% do total do tráfego, segundo a mesma fonte.

Via de regra, as rodovias pedagiadas possuem melhores condições de tráfego, proporcionando tempos de viagem menores e mais conforto aos viajantes. Infelizmente, tal condição faz com que muitos motoristas se esqueçam dos cuidados básicos de segurança na condução dos veículos, como o respeito aos limites de velocidade, por exemplo, o que pode acarretar acidentes, muitas vezes fatais.

Entretanto, ao contrário do que entende o autor da proposta em foco, não consideramos que a obrigatoriedade de constituição do seguro de acidentes pessoais pelos administradores de rodovias pedagiadas em favor dos usuários seja uma boa medida.

Em primeiro lugar, devemos lembrar que o seguro pretendido se sobrepõe ao DPVAT, que tem por finalidade indenizar toda e qualquer vítima de acidente de trânsito. Essa indenização, que hoje chega a R\$ 13.500,00 no caso de morte ou invalidez permanente, corresponde a cerca de vinte vezes o salário mínimo vigente, o que constitui um valor significativo para boa parcela da população brasileira. Além disso, 45% da arrecadação do DPVAT vai para o Sistema Único de Saúde (SUS), como forma de remunerar os hospitais públicos e particulares conveniados pelo atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, enquanto 5% são destinados à realização de campanhas de segurança no trânsito.

Como se vê, trata-se de um mecanismo de grande alcance social, que já cumpre o objetivo almejado pela proposição em foco, qual seja, o de assegurar que vítimas de acidentes de trânsito e suas famílias sejam amparadas num momento de perda. Isso nos permite concluir que a instituição de um novo seguro obrigatório, nos moldes pretendidos pela proposição, a ser contratado pelas administradoras de rodovias pedagiadas, representaria um custo a mais, sem acrescentar um benefício significativo, para além do que já se tem hoje.

A propósito do custo, não se pode garantir, como supõe o autor da proposta em sua justificação, que os valores estipulados não resultem em ônus capaz de onerar as tarifas de pedágio praticadas. Qualquer novo custo operacional, por pequeno que seja, tende a ser incorporado à planilha de cálculo da tarifa, repercutindo no valor cobrado do usuário. Tal procedimento é importante para que se possa manter, ao longo dos anos da concessão, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Diante do exposto, naquilo que cabe a esta Comissão analisar, somos pela rejeição quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.250, de 2011.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2012.

Deputado RICARDO IZAR  
Relator