



APENSADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

AUTOR:
(DO SR. VIEIRA REIS)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Dispõe sobre cláusulas contratuais dos contratos de concessão para exploração de infra-estrutura rodoviária federal.

DESPACHO:

28/10/2004 - (APENSE-SE A(O) PL-2246/1999.)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

À COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, EM / /

REGIME DE TRAMITAÇÃO
PRIORIDADE

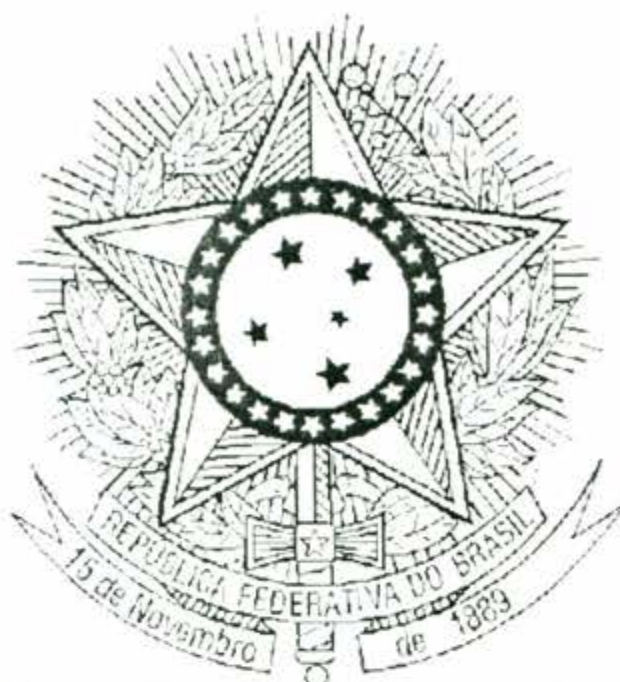
COMISSÃO	DATA/ENTRADA
CFR	09/11/04
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente: *
Comissão de: Finanças e Tributação	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:
Comissão de:	Em: / /



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.280, DE 2004

(Do Sr. Vieira Reis)

Dispõe sobre cláusulas contratuais dos contratos de concessão para exploração de infra-estrutura rodoviária federal.

DESPACHO:

APENSE-SE A(O) PL-2246/1999.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei prevê cláusulas que devem constar, especificamente, dos editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º Os editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, devem conter cláusulas, entre outras previstas na lei federal que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviço público, que determinem:

I - a localização e a quantidade das praças de pedágio, vedada sua instalação em perímetro urbano;

II - a relação de obras e serviços iniciais, cuja conclusão permite dar causa à cobrança do pedágio, assim entendidos os indispensáveis para garantir a segurança do usuário, tais como recuperação do pavimento e da sinalização e implantação de serviços de apoio médico, mecânico e de comunicação;

III - parâmetros mínimos de desempenho, estabelecidos pelo órgão federal regulador, relativos:

a) à conservação do bem concedido, compreendendo serviços tais como limpeza, desobstruções, poda da vegetação, combate a erosões e preservação da faixa de domínio;

b) à manutenção do pavimento, rígido e flexível;

c) à manutenção da sinalização, vertical e horizontal;

d) à manutenção do sistema de drenagem;

e) à manutenção dos elementos de proteção e segurança, tais como defensas e barreiras;

f) à manutenção de estruturas especiais, tais como pontes, viadutos, túneis e passarelas;

g) à manutenção do sistema operacional do bem concedido, incluindo equipamentos para arrecadação de pedágio, para controle de tráfego, de velocidade e de peso, para telefonia e radiocomunicação, e para monitoramento da via;

h) à manutenção de serviços de assistência médica emergencial, de vigilância e de assistência mecânica;

IV - aos melhoramentos eventualmente necessários à prestação de serviço adequado no bem concedido, a serem realizados ao longo do prazo da concessão, tais como ampliação de capacidade, correção de traçado da via e implantação de dispositivos de segurança e de controle operacional.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Pesquisa realizada pela Associação Brasileira de concessionárias de Rodovias, no ano de 2002, indicou que mais de 800 milhões de veículos trafegaram nas rodovias pedagiadas do Brasil, o que representava cerca de 40% do volume total de tráfego nas estradas do País.

Atualmente, existem 36 concessionárias, atuando em sete estados: Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia. Essas concessionárias controlam cerca de 9 mil quilômetros de rodovias, ou algo em torno de 6% do total da malha rodoviária pavimentada. Aproximadamente, 90% das rodovias com pista dupla estão sob gestão da iniciativa privada, o que explica a grande participação das vias sob concessão no total do tráfego, como antes apontado. Além disso, rodovias que estão em processo de duplicação - como a que liga São Paulo a Belo Horizonte, e a que liga São Paulo a Florianópolis - devem passar a ser administradas por

investidores privados, aumentando mais ainda a participação do setor nas estatísticas globais de tráfego. Não é à toa que a Associação Nacional de Transporte de Carga aponta ser, o Brasil, o líder mundial em pedágios, em termos de quilometragem posta sob concessão.

As concessões rodoviárias trouxeram vários benefícios ao sistema de transporte terrestre, é verdade. Em termos de segurança, é patente a melhora dos pavimentos, da sinalização, dos procedimentos de socorro e auxílio ao condutor. Isso, sem mencionarmos as vantagens do monitoramento, necessário ao bom controle operacional das vias. É impossível não perceber que o número de mortes foi reduzido, apesar do incremento do tráfego; que o rápido atendimento médico propiciou melhores chances de recuperação às vítimas de acidente; que o atendimento a usuários surpreendidos por problemas mecânicos no veículo tornou-se fato corriqueiro; que os deslocamentos tornaram-se mais ágeis; que os custos de manutenção da frota, enfim, foram substancialmente reduzidos.

Todos esses ganhos, contudo, precisam ser relativizados, em razão do custo financeiro imposto a cada usuário, e aos operadores de transporte, em particular. Infelizmente, na maior parte dos casos, ainda não possuímos dados que sejam capazes de provar, fidedignamente, que a cobrança de pedágio, sob os valores de tarifa atualmente praticados, é interessante para todas as partes. Não é de se estranhar que muitas enquêtes tenham revelado a satisfação do usuário com o sistema de concessão rodoviária, mas seu desagrado com os preços cobrados nas praças de pedágio.

A fim de fugir dessa celeuma, alguns estados têm estudado, com a participação da sociedade, formas alternativas de manutenção das estradas, seja pela obtenção da receita provinda da contribuição sobre combustíveis, seja pela criação de fundos rodoviários.

Esse novo enfoque é bastante salutar, na medida que contorna os vários problemas, ainda insolúveis, relacionados à exploração, sob pedágio, de rodovias abertas, com milhares de

acessos, e, não poucas vezes, sem os requisitos que se poderia esperar de uma rodovia cujo uso está sujeito à cobrança. De fato, algumas vezes, as iniciativas de concessão rodoviária mais parecem uma operação tapa-buracos, pois ignoram a perspectiva de longo prazo que é essencial para o setor de infra-estrutura.

A presente proposta, respeitando outras linhas de ação que começam a ser adotadas País afora, cuida apenas de tornar claras para o Poder Público as expectativas dos usuários com relação à condição das rodovias onde o simples trânsito lhes é cobrado.

Esperamos que, ao condicionar a imposição de pagamento de pedágio à realização de benfeitorias e à prestação de certos serviços nas estradas, estejamos contribuindo para esclarecer as regras do jogo e diminuir o ambiente conflituoso que tomou conta do setor desde que a sociedade passou a ter que colocar as mãos nos bolsos para poder usar as rodovias.

Sala das Sessões, em 13 de outubro de 2004.

Deputado VIEIRA REIS

FIM DO DOCUMENTO



Câmara dos Deputados

PL 4.280/2004

Autor: Vieira Reis

**Data da
Apresentação:** 19/10/2004

Ementa: Dispõe sobre cláusulas contratuais dos contratos de concessão para exploração de infra-estrutura rodoviária federal.

**Forma de
Apreciação:** Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**Texto
Despacho:** Apense-se a(o) PL-2246/1999.

**Regime de
tramitação:** Prioridade

Em 28/10/2004

JOÃO PAULO CUNHA
Presidente



PROJETO DE LEI Nº 4280, DE 2004
(Do Sr. VIEIRA REIS)

Dispõe sobre cláusulas contratuais dos contratos de concessão para exploração de infra-estrutura rodoviária federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei prevê cláusulas que devem constar, especificamente, dos editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º Os editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, devem conter cláusulas, entre outras previstas na lei federal que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviço público, que determinem:

I - a localização e a quantidade das praças de pedágio, vedada sua instalação em perímetro urbano;

II - a relação de obras e serviços iniciais, cuja conclusão permite dar causa à cobrança do pedágio, assim entendidos os indispensáveis para garantir a segurança do usuário, tais como recuperação do pavimento e da sinalização e implantação de serviços de apoio médico, mecânico e de comunicação;

III - parâmetros mínimos de desempenho, estabelecidos pelo órgão federal regulador, relativos:





a) à conservação do bem concedido, compreendendo serviços tais como limpeza, desobstruções, poda da vegetação, combate a erosões e preservação da faixa de domínio;

b) à manutenção do pavimento, rígido e flexível;

c) à manutenção da sinalização, vertical e horizontal;

d) à manutenção do sistema de drenagem;

e) à manutenção dos elementos de proteção e segurança, tais como defensas e barreiras;

f) à manutenção de estruturas especiais, tais como pontes, viadutos, túneis e passarelas;

g) à manutenção do sistema operacional do bem concedido, incluindo equipamentos para arrecadação de pedágio, para controle de tráfego, de velocidade e de peso, para telefonia e radiocomunicação, e para monitoramento da via;

h) à manutenção de serviços de assistência médica emergencial, de vigilância e de assistência mecânica;

IV - aos melhoramentos eventualmente necessários à prestação de serviço adequado no bem concedido, a serem realizados ao longo do prazo da concessão, tais como ampliação de capacidade, correção de traçado da via e implantação de dispositivos de segurança e de controle operacional.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Pesquisa realizada pela Associação Brasileira de concessionárias de Rodovias, no ano de 2002, indicou que mais de 800 milhões de veículos trafegaram nas rodovias pedagiadas do Brasil, o que representava cerca de 40% do volume total de tráfego nas estradas do País.





Atualmente, existem 36 concessionárias, atuando em sete estados: Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia. Essas concessionárias controlam cerca de 9 mil quilômetros de rodovias, ou algo em torno de 6% do total da malha rodoviária pavimentada. Aproximadamente, 90% das rodovias com pista dupla estão sob gestão da iniciativa privada, o que explica a grande participação das vias sob concessão no total do tráfego, como antes apontado. Além disso, rodovias que estão em processo de duplicação - como a que liga São Paulo a Belo Horizonte, e a que liga São Paulo a Florianópolis - devem passar a ser administradas por investidores privados, aumentando mais ainda a participação do setor nas estatísticas globais de tráfego. Não é à toa que a Associação Nacional de Transporte de Carga aponta ser, o Brasil, o líder mundial em pedágios, em termos de quilometragem posta sob concessão.

As concessões rodoviárias trouxeram vários benefícios ao sistema de transporte terrestre, é verdade. Em termos de segurança, é patente a melhora dos pavimentos, da sinalização, dos procedimentos de socorro e auxílio ao condutor. Isso, sem mencionarmos as vantagens do monitoramento, necessário ao bom controle operacional das vias. É impossível não perceber que o número de mortes foi reduzido, apesar do incremento do tráfego; que o rápido atendimento médico propiciou melhores chances de recuperação às vítimas de acidente; que o atendimento a usuários surpreendidos por problemas mecânicos no veículo tornou-se fato corriqueiro; que os deslocamentos tornaram-se mais ágeis; que os custos de manutenção da frota, enfim, foram substancialmente reduzidos.

Todos esses ganhos, contudo, precisam ser relativizados, em razão do custo financeiro imposto a cada usuário, e aos operadores de transporte, em particular. Infelizmente, na maior parte dos casos, ainda não possuímos dados que sejam capazes de provar, fidedignamente, que a cobrança de pedágio, sob os valores de tarifa atualmente praticados, é interessante para todas as partes. Não é de se estranhar que muitas enquêtes tenham revelado a satisfação do usuário com o sistema de concessão rodoviária, mas seu desagrado com os preços cobrados nas praças de pedágio.

A fim de fugir dessa celeuma, alguns estados têm estudado, com a participação da sociedade, formas alternativas de manutenção das





estradas, seja pela obtenção da receita provinda da contribuição sobre combustíveis, seja pela criação de fundos rodoviários.

Esse novo enfoque é bastante salutar, na medida que contorna os vários problemas, ainda insolúveis, relacionados à exploração, sob pedágio, de rodovias abertas, com milhares de acessos, e, não poucas vezes, sem os requisitos que se poderia esperar de uma rodovia cujo uso está sujeito à cobrança. De fato, algumas vezes, as iniciativas de concessão rodoviária mais parecem uma operação tapa-buracos, pois ignoram a perspectiva de longo prazo que é essencial para o setor de infra-estrutura.

A presente proposta, respeitando outras linhas de ação que começam a ser adotadas País afora, cuida apenas de tornar claras para o Poder Público as expectativas dos usuários com relação à condição das rodovias onde o simples trânsito lhes é cobrado.

Esperamos que, ao condicionar a imposição de pagamento de pedágio à realização de benfeitorias e à prestação de certos serviços nas estradas, estejamos contribuindo para esclarecer as regras do jogo e diminuir o ambiente conflituoso que tomou conta do setor desde que a sociedade passou a ter que colocar as mãos nos bolsos para poder usar as rodovias.

Sala das Sessões, em 13 de outubro de 2004.


Deputado **VIEIRA REIS**

19/10/04



3D6E880201



eCâmara - Proposições

Consulta tramitação das proposições

Proposição: PL-2246/1999 **Autor:** Comissão de Viação e Transportes**Data de Apresentação:** 14/12/1999**Apreciação:** Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário**Regime de tramitação:** Prioridade**Origem:** OF.-207/1999**Situação:** CFT: Aguardando Parecer.**Ementa:** Normatiza a cobrança de pedágio.

Indexação: Normas, cobrança, pedágio, rodovia, direitos, deveres, usuário, autoridade, rede rodoviária, responsável, exploração, infra estrutura, empresa pública, sociedade de economia mista, licitação, empresa privada, uniformização, (CONTRAN), fiscalização, requisitos, exigência, implantação, tarifas, reajuste, revisão, desconto, penalidade, infração, prestação de contas, edital, concessão. Alteração, lei federal, autorização, delegação de competência, exploração, rodovia, acompanhamento, fiscalização, convênio, União Federal. Revogação, decreto lei federal, cobrança, pedágio.

Despacho:

17/10/2003 - Despacho à CTASP, CFT e CCJR (Artigo 54 do RI). Deferido Ofício nº P-151/03, da CVT, revendo o despacho aposto a este Projeto. (Novo despacho).

Legislação Citada **Emendas**

- CTASP (TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO)

EMR 1 CTASP (Emenda de Relator) - Jovair Arantes

EMR 2 CTASP (Emenda de Relator) - Jovair Arantes

EMR 3 CTASP (Emenda de Relator) - Jovair Arantes

Pareceres, Votos e Redação Final

- CTASP (TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO)

PAR 1 CTASP (Parecer de Comissão)

PRL 1 CTASP (Parecer do Relator) - Jovair Arantes

Última Ação:

2/6/2004 - Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) - Aprovado por Unanimidade o Parecer

6/7/2004 - Comissão de Finanças e Tributação (CFT) - Designado Relator, Dep. Alexandre Santos (PP-RJ)

Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:	
14/12/1999	PLENÁRIO (PLEN) PUBLICAÇÃO DA MATERIA.
26/1/2000	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) APENSE-SE AO PL. 1421/99.(DESPACHO INICIAL)
1/6/2000	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) INDEFERIDO REQUERIMENTO /00, DO DEP EDINHO ARAUJO, SOLICITANDO A DESAPENSAÇÃO DESTA DO PL. 1421/99.

31/1/2003	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Arquivado nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno
11/3/2003	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Desarquivado nos termos do Artigo 105 do R.I
17/4/2003	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) DEFERIDO O OF P-151/03, DA CVT, DETERMINANDO A DESAPENSAÇÃO DO PL 2246/99 DO PL 1421/1999.
17/10/2003	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Desapense-se esta do PL-1421/1999.
17/10/2003	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Despacho à CTASP, CFT e CCJR (Artigo 54 do RI). Deferido Ofício nº P-151/03, da CVT, revendo o despacho apostado a este Projeto. (Novo despacho).
24/10/2003	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) Encaminhada à publicação. Publicação de Errata no DCD de 25/10/2003.
28/10/2003	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Recebimento pela CTASP.
20/11/2003	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Designado Relator, Dep. Jovair Arantes
5/5/2004	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Apresentação do Parecer do Relator pelo Dep. Jovair Arantes
6/5/2004	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Parecer do Relator, Dep. Jovair Arantes, pela aprovação, com emendas.
2/6/2004	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Aprovado por Unanimidade o Parecer
8/6/2004	Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) Encaminhado à CFT.
6/7/2004	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) Designado Relator, Dep. Alexandre Santos (PP-RJ)

[Cadastrar para Acompanhamento](#) [Página anterior](#)  [Nova pesquisa](#)

Dezembro de 1999

DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS - SUPLEMENTO

Quinta-feira 16 00505

Nacional de Medicamentos envolverá a adequação dos diferentes programas e projetos, já em curso, às diretrizes e prioridades estabelecidas neste documento.
Brasília, 1º de outubro de 1998.

José Serra
Ministro da Saúde

PROJETO DE LEI
Nº 2.246, DE 1999
(Da Comissão de Viação e Transportes)

Normatiza a cobrança de pedágio.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.421, DE 1999)

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES:

Art. 1º Esta lei impõe condições e regras para a cobrança de pedágio no âmbito de quaisquer dos entes federativos, define direitos e deveres das partes envolvidas na exploração da infra-estrutura rodoviária, dispõe sobre a fiscalização dos serviços e dá outras providências.

Art. 2º A exploração de infra-estrutura rodoviária mediante cobrança de pedágio está condicionada ao cumprimento dos requisitos e obrigações previstos nesta lei.

Art. 3º A exploração de infra-estrutura rodoviária mediante cobrança de pedágio pode se dar nas modalidades pública e privada.

§ 1º Na modalidade pública, a exploração ficará a cargo de empresa pública ou sociedade de economia mista.

§ 2º Na modalidade privada, a exploração será concedida, mediante licitação, a empresa particular, conforme previsto no art. 175 da Constituição Federal.

Art. 4º A exploração de infra-estrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio será formalizada por intermédio de contrato administrativo, firmado entre a autoridade rodoviária e o explorador.

Art. 5º Pedágio é o preço público cobrado do usuário de infra-estrutura rodoviária, a título de contraprestação pela oferta de condições de segurança, conforto e fluidez de trânsito em padrão de excelência.

Art. 6º Consideram-se atendidas as condições expostas no artigo anterior se a infra-estrutura rodoviária:

I – possuir, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito, separadas fisicamente;

II – possuir pavimento e estrutura com níveis adequados de serventia, de acordo com parâmetros técnicos de ampla aceitação;

III – possuir acessos limitados;

IV – for dotada de defensas, sinalização e dispositivos de segurança em conformidade com as mais modernas recomendações da engenharia de tráfego;

V – for isenta de cruzamentos em nível;

VI – tiver sido projetada de forma a possibilitar às diversas categorias de veículo automotor desenvolver, ao longo de todo o trajeto, a máxima velocidade permitida na legislação de trânsito;

VII – for explorada mediante a oferta permanente e adequada dos serviços:

- a) de atendimento médico de emergência;
- b) de atendimento mecânico de emergência;
- c) de guarda e vigilância;
- d) de informações e atendimento ao usuário;
- e) de monitoração;
- f) de limpeza e conservação da via;

Dezembro de 1999

DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS - SUPLEMENTO

Quinta-feira 16 00507

- g) de controle de peso de veículos;
- h) de comunicação, incluindo serviços telefônicos e de rádio-frequência.

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º Para os efeitos desta lei, considera-se:

I – infra-estrutura rodoviária: rodovia, ponte, túnel ou viaduto, com suas instalações acessórias e complementares;

II – programa de metas: documento onde deverá constar a exposição dos motivos que levaram à decisão de se explorar a infra-estrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio e o sumário das obras a serem realizadas e dos serviços a serem prestados durante a exploração, com os níveis de atendimento esperados;

III - plano rodoviário: conjunto de princípios, diretrizes e normas fundamentais aplicáveis ao sistema rodoviário do ente federativo, bem como a relação descritiva da infra-estrutura rodoviária sob sua jurisdição;

IV – programa de exploração: conjunto de encargos, soluções básicas, especificações, quantitativos e cronogramas relativo à exploração da infra-estrutura rodoviária;

V – autoridade rodoviária: órgão da administração direta, autarquia ou agência reguladora encarregada, por lei, de gerir a infra-estrutura rodoviária posta sob exploração;

VI – explorador: empresa privada, empresa pública ou sociedade de economia mista com a qual a autoridade rodoviária celebra contrato para exploração de infra-estrutura rodoviária.

CAPÍTULO III

DAS CONDIÇÕES PARA COBRANÇA DE PEDÁGIO

Art. 8º São requisitos indispensáveis para que se possa instituir a cobrança de pedágio:

I – existência de plano rodoviário, conforme o ente federativo, que contenha diretrizes para a formação de um sistema de auto-estradas, indicando aquelas, existentes ou previstas, passíveis de serem exploradas mediante pedágio;

II – estudo preliminar, realizado pela autoridade rodoviária, que:

- a) indique a infra-estrutura rodoviária que se pretende explorar mediante a cobrança de pedágio;
- b) determine a modalidade de exploração;
- c) defina o programa de metas para a exploração da infra-estrutura rodoviária;
- d) conclua pela viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento, em face das metas pretendidas;
- e) ateste a existência de redução de custo operacional dos veículos em proporção superior ao montante despendido com o pagamento de pedágio no trecho a ser explorado, considerados o preço tomado como parâmetro para a análise de que trata a alínea anterior, o custo operacional efetivo por categoria de veículo sob as condições existentes no trecho a ser explorado e o custo estimado sob as condições previstas no programa de metas.

III – a existência de infra-estrutura rodoviária alternativa àquela na qual se pretende cobrar pedágio, indicada expressamente no estudo de que trata o inciso anterior, em conformidade com o disposto nos planos rodoviários federal, estadual ou municipal;

§ 1º Na hipótese de infra-estrutura rodoviária cuja construção seja financiada pela posterior cobrança de pedágio, o estudo preliminar somente abordará as matérias previstas nas alíneas a, b e c do inciso II deste artigo.

§ 2º O estudo preliminar deverá ser publicado pelo órgão oficial de imprensa.