

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.250-B, DE 2011

(Do Sr. Felipe Bornier)

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; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. RICARDO IZAR); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela rejeição (relator: DEP. MAIA FILHO).

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)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Ficam obrigadas a contratar seguro de acidentes pessoais em benefício dos ocupantes dos veículos que transitem por estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, sujeitas à cobrança de pedágio, sejam elas condutores ou passageiros, as pessoas jurídicas de direito público ou privado responsáveis pela operação de, observadas as condições mínimas seguintes:

I – morte por acidente: a cada óbito de ocupante do veículo corresponderá uma indenização a ser paga aos seus herdeiros legais;

II – 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.

Art. 2º – Os valores dos capitais segurados serão aqueles mencionados no Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres – Seguro DPVAT, para a cobertura de morte e a de assistência funeral até o valor máximo estipulado para a cobertura de Invalidez Total e Permanente, nos termos da Lei nº 11.945, de 2009.

Parágrafo Único – A menção ao Seguro DPVAT tem a finalidade exclusiva de estabelecer os valores dos capitais segurados correspondentes e de seus reajustes, quando ocorrerem.

Art. 3º – A cobertura do seguro e da assistência mencionados 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.

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 proposição, 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 13 de Setembro de 2011.

FELIPE BORNIER

Deputado Federal – PHS/RJ

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 11.945, DE 4 DE JUNHO DE 2009

Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Deve manter o Registro Especial na Secretaria da Receita Federal do

Brasil a pessoa jurídica que:

I - exercer as atividades de comercialização e importação de papel destinado à impressão de livros, jornais e periódicos, a que se refere a alínea *d* do inciso VI do art. 150 da Constituição Federal; e

II - adquirir o papel a que se refere a alínea *d* do inciso VI do art. 150 da Constituição Federal para a utilização na impressão de livros, jornais e periódicos.

§ 1º A comercialização do papel a detentores do Registro Especial de que trata o *caput* deste artigo faz prova da regularidade da sua destinação, sem prejuízo da responsabilidade, pelos tributos devidos, da pessoa jurídica que, tendo adquirido o papel beneficiado com imunidade, desviar sua finalidade constitucional.

§ 2º O disposto no § 1º deste artigo aplica-se também para efeito do disposto no § 2º do art. 2º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, no § 2º do art. 2º e no § 15 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e no § 10 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004.

§ 3º Fica atribuída à Secretaria da Receita Federal do Brasil competência para:

I - expedir normas complementares relativas ao Registro Especial e ao cumprimento das exigências a que estão sujeitas as pessoas jurídicas para sua concessão;

II - estabelecer a periodicidade e a forma de comprovação da correta destinação do papel beneficiado com imunidade, inclusive mediante a instituição de obrigação acessória destinada ao controle da sua comercialização e importação.

§ 4º O não cumprimento da obrigação prevista no inciso II do § 3º deste artigo sujeitará a pessoa jurídica às seguintes penalidades:

I - 5% (cinco por cento), não inferior a R\$ 100,00 (cem reais) e não superior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), do valor das operações com papel imune omitidas ou apresentadas de forma inexata ou incompleta; e

II - de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) para micro e pequenas empresas e de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para as demais, independentemente da sanção prevista no inciso I deste artigo, se as informações não forem apresentadas no prazo estabelecido.

§ 5º Apresentada a informação fora do prazo, mas antes de qualquer procedimento de ofício, a multa de que trata o inciso II do § 4º deste artigo será reduzida à metade.

Art. 2º O Registro Especial de que trata o art. 1º desta Lei poderá ser cancelado, a qualquer tempo, pela Secretaria da Receita Federal do Brasil se, após a sua concessão, ocorrer uma das seguintes hipóteses:

I - desatendimento dos requisitos que condicionaram a sua concessão;

II - situação irregular da pessoa jurídica perante o Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

III - atividade econômica declarada para efeito da concessão do Registro Especial divergente da informada perante o CNPJ ou daquela regularmente exercida pela pessoa jurídica;

IV - não comprovação da correta destinação do papel na forma a ser estabelecida no inciso II do § 3º do art. 1º desta Lei; ou

V - decisão final proferida na esfera administrativa sobre a exigência fiscal de crédito tributário decorrente do consumo ou da utilização do papel destinado à impressão de livros, jornais e periódicos em finalidade diferente daquela prevista no art. 1º desta Lei.

§ 1º Fica vedada a concessão de novo Registro Especial, pelo prazo de 5 (cinco) anos-calendário, à pessoa jurídica enquadrada nas hipóteses descritas nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo.

§ 2º A vedação de que trata o § 1º deste artigo também se aplica à concessão de Registro Especial a pessoas jurídicas que possuam em seu quadro societário:

I - pessoa física que tenha participado, na qualidade de sócio, diretor, gerente ou administrador, de pessoa jurídica que teve Registro Especial cancelado em virtude do disposto nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo; ou

II - pessoa jurídica que teve Registro Especial cancelado em virtude do disposto nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo.

COMISSÃO VIAÇÃO E TRANSPORTES

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). 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 justificção, 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 22 de novembro de 2012.

Deputado RICARDO IZAR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.250/2011, nos termos do parecer do relator, Deputado Ricardo Izar.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Jaime Martins, José de Filippi, Jose Stédile, Laurez Moreira, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Renzo Braz, Vanderlei Macris, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira, Flaviano Melo, Lael Varella e Professor Setimo.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS

Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise determina que as pessoas jurídicas de direito público ou privado concessionárias de rodovias nas quais haja cobrança de pedágio, sejam obrigadas a contratar seguro de acidentes pessoais em benefício dos ocupantes dos veículos que transitarem por estradas sob sua responsabilidade, com cobertura prevista para morte por acidente e para assistência funeral.

A proposição estipula que os valores dos capitais segurados sejam iguais àqueles previstos no Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias terrestres (DPVAT) para cobertura de morte. No caso da assistência funeral, o valor máximo estipulado será o valor previsto no DPVAT para a cobertura de invalidez total e permanente.

No dia 28 de novembro de 2012, o Projeto em análise foi rejeitado nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Izar na Comissão de Viação e Transporte.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas

emendas ao Projeto de lei nº 2.250 de 2011 nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

Inicialmente, nos termos do art. 32, X, “h”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão o exame dos *“aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual.”*

A matéria tratada no PL nº 2.250, de 2011, tornar obrigatório em todo território nacional a cobertura de seguro em acidentes pessoais e assistência funerária nas rodovias do país sujeitas à cobrança de pedágio, não apresenta repercussão nos Orçamentos da União, eis que se reveste de caráter essencialmente normativo e diz respeito à natureza do pedágio como tarifa ou preço público, sem impacto direto ou indireto quanto a quantitativos financeiro ou orçamentário públicos da União.

Mesmo que o autor determine no art. 8º que as despesas decorrentes dessa lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no orçamento; no caso da União todas as rodovias que cobram pedágio já foram concedidas, portanto não há recursos orçamentários envolvidos. As despesas com esses seguros serão de responsabilidade das empresas privadas que ganharam as concessões.

Por esses motivos, somos pela **não implicação da matéria** em aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, **não cabendo a esta Comissão, conforme art. 9º da Norma Interna, o pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária** do Projeto de Lei nº 2.250, de 2011.

No mérito, concordamos com o qualificado colegiado que nos precedeu. Entendemos que o seguro que se propõe criar já é coberto pelo pagamento do Seguro contra Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, cuja finalidade é indenizar toda e qualquer vítima de acidente de trânsito, em até R\$ 13.500,00 no caso de morte ou invalidez permanente.

Além disso, conforme já mencionado no parecer anterior, 45% da arrecadação do DPVAT é destinada ao Sistema Único de Saúde (SUS), visando remunerar os hospitais públicos e particulares conveniados pela prestação de atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, enquanto outros 5% são destinados a campanhas de segurança no trânsito.

Assim, entendemos que o seguro DPVAT já cumpre o objetivo da presente proposição, que seria assegurar que famílias de vítimas de acidentes de trânsito estejam resguardadas nos momentos em que esses infortúnios acontecem.

Ademais, parece sim haver implicação direta de que o novo seguro resulte em ônus adicional para as concessões em curso, devendo ensejar a necessidade de revisão dos contratos para que se garanta o equilíbrio econômico-financeiro dos acordos, o que se refletiria, em última instância, em maiores tarifas para os usuários das rodovias.

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria em diminuição da receita ou aumento das despesas públicas, não cabendo pronunciamento quanto aos aspectos orçamentário e financeiro públicos do Projeto de Lei nº 2.250, de 2011. No mérito, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.250, de 2011.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2016.

Deputado MAIA FILHO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2250/2011; e, no mérito, pela rejeição, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Maia Filho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Covatti Filho - Presidente, Mário Negromonte Jr. - Vice-Presidente, Aelton Freitas, Andres Sanchez, Fernando Monteiro, Givaldo Carimbão, Hildo Rocha, João Gualberto, Júlio Cesar, Laercio Oliveira, Leonardo Quintão, Luciano Ducci, Miro Teixeira, Pauderney Avelino, Professor Victório Galli, Vicente Candido, Yeda Crusius, Antonio Carlos Mendes Thame, Carlos Andrade, Celso Maldaner, Eduardo Cury, Fausto Pinato, Helder Salomão, Izalci Lucas, Jerônimo Goergen, João Arruda, João Paulo Kleinübing, Julio Lopes, Keiko Ota, Lucas Vergilio, Luis Carlos Heinze, Paulo Teixeira, Soraya Santos e Victor Mendes.

Sala da Comissão, em 19 de abril de 2017.

Deputado COVATTI FILHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO