



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.583, DE 2019

(Do Sr. Baleia Rossi)

Altera a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que 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, no sentido de permitir a passagem livre de veículos que usa o sistema de cobrança automática em praça de pedágio

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8213/2014.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 35 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do inciso XIX com a seguinte redação:

“Art. 35.....
.....

XIX – Obrigatoriedade de manter passagens livres de obstáculos, tais como cancelas ou similares, em todas as cabines de cobrança automática, e que seja capaz de identificar e processar a passagem de veículos em movimento a uma velocidade mínima de 40 (quarenta) quilômetros por hora.” NR

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É notório o aumento progressivo do número de veículos em circulação no Brasil. Por conseguinte, o seu fluxo nas rodovias tem se sido cada dia mais intenso, tornando frequentes os ditos “congestionamentos.”

Com a instalação das praças de pedágios nas rodovias concedidas, criou-se mais um fator de interveniência no fluxo de veículos que trafegam por essas rodovias, tendo em conta os procedimentos de paradas para pagamento das tarifas correspondentes.

Um dos efeitos adversos decorrentes dos procedimentos tradicionais nas praças de pedágios é o aumento da ocorrência de colisões entre veículos contidos pelos obstáculos fixos ou móveis instalados nas rodovias concedidas.

Por outro lado, a adoção de novas tecnologias permite a utilização de meios de pagamento e controle de fluxo de forma automatizada, dando ensejo à implementação de cobrança eletrônica de pedágio e controle de acesso, realizado mediante uso de tecnologia de radiofrequência para a identificação automática de veículos, antes mesmo de cruzar a zona de pedágio.

Assim, a utilização de sistemas automatizados certamente traz significativos ganhos de eficiência com agilização da passagem dos veículos e redução dos engarrafamentos próximos às estações de pedágio, sobretudo nas rodovias de maiores tráfegos, na medida em que propicia a dispensa de uso de cancelas para os usuários que utilizam os mecanismos tecnológicos compatíveis com a cobrança eletrônica.

A propósito disso, já é realidade algumas experiências que caminham nessa direção, a exemplo das modalidades de planos como o “Sem Parar”, “Via Fácil” e “Onda Livre”, em diversas localidades.

Assim, vislumbrando ganhos de eficiência no sistema tráfego nas rodovias e, principalmente, a redução do número de acidentes em decorrência da retirada dos obstáculos acima mencionados, apresento o presente projeto, como uma das formas de contribuir para a melhoria do fluxo de veículos nas praças de pedágios, em benefício de todos os usuários do transporte rodoviário.

Ante o exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a apreciação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2019.

Deputado BALEIA ROSSI
MDB - SP

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 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 IV **Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas**

Subseção II **Das Concessões**

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência. *(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 752, de 24/11/2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5/6/2017)*

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: *(“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

VI - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

I - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO)

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

FIM DO DOCUMENTO