

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2019**  
(Do Sr. BOSCO COSTA)

Dispõe sobre diferenciação tarifária em razão de variação temporal da demanda e sobre tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei modifica a redação do art. 13 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, e do § 2º do art. 26 da Lei nº 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”, com o intuito de permitir que o comportamento da demanda seja tomado como critério para a diferenciação de tarifa e de determinar que se fixe, em editais de concessão rodoviária, tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

**Art. 2º** O art. 13 da Lei nº 8.987, de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função da variação temporal da demanda, das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários." (NR)

**Art. 3º** O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 26.....  
.....

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

I - 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, assim como com as variações temporais da demanda;

II – determinar o tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio, o qual, se excedido, deve dar causa à liberação da passagem gratuita e desimpedida de veículos.

.....(NR)”

**Art. 4º** Esta lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem dois objetivos: primeiro, permitir que se estabeleçam diferenciações tarifárias em virtude de variações da demanda pelos serviços; segundo, determinar que se fixe, em editais de concessão rodoviária, tempo máximo de espera para travessia de praça de cobrança de pedágio.

No caso das diferenciações tarifárias, cumpre dizer que tramitou na Casa o Projeto de Lei nº 746, de 2011, proposto pelo Deputado Felipe Bornier, cuja finalidade era justamente permiti-las, mediante alteração no art. 13 da Lei de Concessões. A proposta, aprovada na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, foi ao arquivo no final da legislatura passada, sem que a Casa pudesse se manifestar em definitivo sobre a matéria. É muito importante, portanto, que a discussão em torno desse tema seja retomada. Como bem argumentou S.Exa. ao justificar aquela iniciativa, *“Hoje, segundo o art. 13 da Lei nº 8.987/95, pode haver diferenciação tarifária em razão ‘das características técnicas do serviço e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários’, critério que reclama uma interpretação mais generosa a fim de poder acomodar a variação de tarifas decorrente do comportamento temporal da demanda. O que se quer deixar claro é que os contratos de concessão*

*podem conter cláusulas que relacionem variações na tarifa a variações temporais no consumo dos serviços, de sorte que se evitem prejuízos e desconfortos relacionados, principalmente, ao uso excessivo da infraestrutura*". É bom salientar que esse princípio, segundo a presente iniciativa, fica também incorporado à Lei nº 10.233, de 2001, de sorte que a ANTT passe a considerá-lo na modulação dos regimes tarifários de novos contratos de concessão de rodovia.

Em relação ao tempo máximo de espera para a travessia das praças de pedágio, o que se propõe é que a lei passe a exigí-lo claramente, não sendo mais sua definição uma decisão regulatória apenas, mas um imperativo legal. Atualmente, nos Programas de Exploração da Rodovia (PER), associados aos contratos de concessão rodoviária, prevê-se o seguinte: *"Em qualquer condição ou período da concessão, as filas máximas nas Praças de Pedágio ou Auxiliares não deverão ultrapassar 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, e, ainda, qualquer usuário não deverá permanecer na fila por mais de 10 minutos. Caso a Concessionária observe que qualquer dos limites pode vir a ser atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento"*. Nossa intenção, portanto, é solidificar esse entendimento.

Em vista de todo o exposto, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2019.

Deputado **BOSCO COSTA**