



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.155, DE 2019

(Do Sr. Luiz Antônio Corrêa)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para prever que seja oferecida a modalidade de pagamento automático de pedágio a todas as categorias de veículos.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3213/2015.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 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”*, para determinar que, na elaboração de editais de licitação de concessão rodoviária, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – preveja o oferecimento, a todas as categorias de veículos, da possibilidade de pagamento automático de pedágio.

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

“§ 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;

II – prever que seja oferecida a todas as categorias de veículo a possibilidade de pagamento automático de pedágio.” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovia federal vigentes na data de publicação desta Lei serão adaptados ao que determina o inciso II do § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, mantido o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em respeito ao princípio da atualidade – um dos que devem reger a prestação de serviços públicos – os Programas de Exploração da Rodovia – PER, atrelados aos contratos de concessão, determinam que o concessionário ofereça ao usuário a possibilidade de efetuar pagamento automático de pedágio, como alternativa à modalidade de pagamento manual. A concepção dos PER compete à

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, conforme previsto na Lei nº 10.233, de 2001.

Ocorre que o usuário da rodovia que circula em motocicleta não dispõe desse tipo de escolha. Segundo alegam as empresas que fornecem às concessionárias de rodovia o serviço de cobrança automática de pedágio (*Sem Parar, ConectCar, Move Mais, Veloe*), as motos não permitem a necessária estabilidade, ao passarem pelas cancelas, para que se realize a comunicação entre a *tag* e as antenas da praça de pedágio. Outras possibilidades, no entanto, vêm sendo testadas, como o emprego de pulseira ou de cartão com *chip*. Com um desses dispositivos, o motociclista se dirige a cabines exclusivas da praça de pedágio e, então, o aproxima dos leitores ali instalados. É preciso observar, no entanto, que mesmo essas opções semiautomáticas de pagamento não estão disponíveis em todas as concessões de rodovia federal.

Ora, não há razão para que o motociclista seja tratado com um usuário de segunda categoria. Dificuldades técnicas existem, mas precisam ser superadas, como em parte já o são com o uso de modalidades semiautomáticas de pagamento. No exterior, é preciso ressaltar, a cobrança automática do usuário de motocicleta normalmente é feita com o emprego de câmeras que registram a passagem do veículo, já previamente cadastrado pela concessionária ou pela empresa que explora o serviço. Isso torna possível a emissão de ordem de pagamento ou o débito em conta específica do usuário junto ao explorador.

Não há motivos, enfim, para que esse problema permaneça sem solução. O que este projeto de lei pretende é deixar claro que as concessionárias têm de oferecer a todas as categorias veiculares, inclusive às motocicletas e ciclomotores, a modalidade automática de pagamento de pedágio. A forma pela qual cada empresa se desincumbirá da obrigação, obviamente, não precisa ser prevista em lei, posto que sujeita às disponibilidades tecnológicas existentes hoje e no futuro breve.

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

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 2019.

Deputado LUIZ ANTÔNIO CORRÊA

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 II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

.....

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um. registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

§ 1º (VETADO)

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

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

a) [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

b) [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
