



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 629-A, DE 2019

(Do Sr. Rogério Peninha Mendonça)

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 4904/19, apensado, com substitutivo (relator: DEP. JUNINHO DO PNEU).

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 - Projeto apensado: 4904/19

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

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 fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

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

“Art. 26.....

.....

§ 2º Para o cumprimento do disposto no inciso VI do **caput**, a ANTT cuidará de:

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, 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 – incluir cláusula, nos contratos de concessão, que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem duzentos metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de dez minutos, em fila, à espera de passagem por cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.” (NR)

Art. 3º O descumprimento de cláusula contratual formulada nos termos previstos no § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, sujeita o infrator às penalidades de advertência ou multa, nos termos de regulamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Art. 4º Por força do que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, o concessionário de rodovia federal é obrigado a identificar, na via, o limite de extensão

da fila de espera para pagamento de pedágio, assim como a afixar placa nas praças de cobrança de pedágio, para orientação dos usuários, com os seguintes dizeres:

“Limite de espera:

200 metros ou 10 minutos.

Lei Federal nº _____”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta iniciativa recoloca em discussão no parlamento a proposta de se prever, em lei, tolerância máxima para a espera por pagamento em praça de cobrança de pedágio, nas rodovias federais.

Na legislatura anterior, três proposições que tramitaram em conjunto (Projetos de Lei nº 1.561/2011, nº 1.926/2011 e nº 2.105/2011) sugeriam impor limite para as filas de espera em praças de pedágio. Muito embora tenham conseguido aprovação na Comissão de Viação e Transportes – CVT, na forma de substitutivo, e na Comissão de Finanças e Tributação – CFT, não foram apreciadas a tempo na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, o que acarretou o arquivamento delas.

Nossa intenção é aproveitar as discussões já havidas na Casa sobre o tema para relançar um texto mais enxuto e cujos parâmetros não sejam tão severos quanto os definidos no substitutivo apresentado pela CVT, os quais não estão em sintonia com aqueles hoje previstos nos contratos de concessão. Adicionalmente, retiramos a obrigatoriedade de que se revejam os contratos em vigor, a fim de que não se alegue ofensa a ato jurídico perfeito. Apesar de, como se disse, os contratos de concessão de rodovia federal já acolherem dispositivo que vai na linha do que se propõe aqui, é muito importante inscrever na lei tal obrigação, de sorte a impedir que nos contratos de concessão que estão por vir o regulador possa simplesmente deixar de incluir nos Programas de Exploração da Rodovia – PER (que complementam os contratos) a presença de cláusula relativa à espera máxima para pagamento de pedágio nas praças de cobrança.

Lembramos que as longas esperas para transpor as áreas de cobrança de pedágio ainda são realidade no País, especialmente nos períodos de alta estação e em feriados. O grande desconforto que isso causa aos usuários e o

comprometimento da fluidez do trânsito na rodovia não se coadunam com o princípio segundo o qual o serviço público oferecido precisa ser eficiente (art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987, de 1995).

Tendo em conta que os agentes econômicos que atuam no setor de infraestrutura rodoviária já estão familiarizados com o tipo de exigência aqui proposto, não se concebe que a aprovação deste projeto de lei possa ter influência relevante na avaliação de receitas e despesas de futuros contratos de concessão de rodovia.

Eram as considerações que gostaríamos de fazer, esperando contar com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2019.

Deputado ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA

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;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos:

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVII - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. (Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º (Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

§ 4º (Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO II DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em

situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,
- II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I - receber serviço adequado;
- II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)
- IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

CAPÍTULO IV DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.904, 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.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-629/2019.

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 considera-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 05 de setembro de 2019.

Deputado **BOSCO COSTA**

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 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IV
DA POLÍTICA TARIFÁRIA

.....

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

CAPÍTULO V
DA LICITAÇÃO

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

.....

.....

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;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos:

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 629, DE 2019

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

Autor: Deputado ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA

Relator: Deputado JUNINHO DO PNEU

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 629, de 2019, de autoria do Deputado Rogério Peninha Mendonça. A iniciativa altera a Lei nº 10.233, de 2001, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos. Conforme a proposta, os parâmetros são os seguintes:

“a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem duzentos metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de dez minutos, em fila, à espera de passagem por cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.”

Na justificação da proposta, o autor informa que propostas semelhantes já tramitaram na Casa, mas foram arquivadas ao final da última legislatura. Argumenta que *“é muito importante inscrever na lei tal obrigação (suspensão da cobrança em caso de não atendimento dos parâmetros), de sorte a impedir que nos contratos de concessão que estão por vir o regulador possa simplesmente deixar de incluir nos Programas de Exploração da Rodovia – PER (que complementam os contratos) a presença de cláusula*



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213315111200>



relativa à espera máxima para pagamento de pedágio nas praças de cobrança”.

Apensado a este o Projeto de Lei 4.904 de 2019, que 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.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos em exame, a ser deliberado na Comissão de Viação e Transportes busca a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

Os Programas de Exploração de Rodovias, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, já consta cláusula que obriga o concessionário a liberar a passagem gratuita de veículos nas praças de pedágio no caso de formação de filas superiores a 300 metros ou de espera superior a 10 minutos.

“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.”¹

Ocorre, todavia, que a exigência regulatória ampara-se, atualmente, no poder discricionário da Administração, deixando a cargo da agência reguladora a escolha de incluir ou não a mencionada restrição.

¹ http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/PER_atualizado_Autopista_Fernao_Dias.pdf



Na maioria das vezes as concessionárias reduzem o número de funcionários o que gera mais atrasos no deslocamento dos cidadãos.

Ademais, vale salientar que o consumidor acaba sendo lesado pela ineficiência ocasionada com o retardo e demora do atendimento prestado pelas concessionárias dos pedágios limitando o direito de ir e vir dos usuários.

Isso posto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 629, de 2019 e nº 4.904 de 2019, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado JUNINHO DO PNEU
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213315111200>



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI No 629 de 2019 e 4.904 de 2019.

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 05 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 fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

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

“Art.26.....
.....

§ 2o Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213315111200>



I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, 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 – incluir cláusula, nos contratos de concessão, que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento.
(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado JUNINHO DO PNEU
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213315111200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 629, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 629/2019, e do PL 4904/2019, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Juninho do Pneu .

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gutemberg Reis e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni , Alcides Rodrigues , Alexandre Leite , Bosco Costa , Bozzella, Charlles Evangelista , Coronel Tadeu , Da Vitoria , Diego Andrade , Fábio Henrique , Gelson Azevedo , Gonzaga Patriota , Haroldo Cathedral , Herculano Passos , José Medeiros , José Nelto , Juninho do Pneu , Leônidas Cristino , Lucas Gonzalez , Luiz Antônio Corrêa , Marcio Alvino , Mauro Lopes , Ottaci Nascimento, Pastor Gil, Paulo Azi , Paulo Guedes , Paulo Vicente Caleffi, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto , Rosana Valle , Vaidon Oliveira , Vanderlei Macris , Cezinha de Madureira , Daniel Trzeciak , Delegado Pablo , Eduardo Costa , Eli Corrêa Filho , Felipe Rigoni , Franco Cartafina , Juarez Costa , Marcos Soares , Neucimar Fraga, Nicoletti , Paulo Ganime , Rodrigo Coelho , Roman , Tito , Vicentinho Júnior , Vinicius Carvalho e Vinicius Farah .

Sala da Comissão, em 25 de maio de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214675801000>





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 629, DE 2019

(APENSADO: PL Nº 4.904/2019)

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 05 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 fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

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

“Art.26.....
.....

§ 2o Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, 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;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

II – incluir cláusula, nos contratos de concessão, que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 25 de maio de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente

Apresentação: 26/05/2021 11:21 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 629/2019

SBT-A n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216111901400>

