

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 4.630, DE 2023

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer desconto na tarifa de pedágio rodoviário para automóveis com mais de três pessoas.

**Autor:** Deputado DAVID SOARES

**Relator:** Deputado MARCOS TAVARES

### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.630, de 2023, de autoria do Deputado David Soares. A iniciativa acrescenta § 2º-A ao art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que os editais de licitação de concessão de rodovia federal contenham, sempre que possível, cláusula que exija desconto no valor da tarifa de pedágio cobrada de automóveis que transportem mais de três pessoas, incluído o motorista, no momento da passagem na praça ou no dispositivo de cobrança.

De acordo com o autor, *“a ideia é incentivar que os automóveis transitem com maior número de passageiros, por meio da redução de sua tarifa de pedágio, de forma a buscar a redução do número de veículos circulando em nossas vias”*.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões. O regime de tramitação é o ordinário.

O relator originalmente designado nesta Comissão, Deputado Leônidas Cristino, não chegou a se manifestar sobre o projeto.

Não houve emendas.



É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

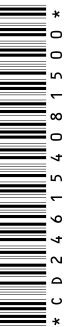
O projeto de lei em exame altera a Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que os editais de licitação de concessão de rodovia federal contenham, sempre que possível, cláusula que exija desconto no valor da tarifa de pedágio cobrada de automóveis que transportem mais de três pessoas, incluído o motorista, no momento da passagem na praça ou no dispositivo de cobrança.

Trata-se de trazer para a experiência brasileira as chamadas *hot lanes*, tão comuns nas vias em que se cobra pedágio, nos Estados Unidos. As *hot lanes* foram concebidas para incentivar viagens compartilhadas, retirando do tráfego um grupo de automóveis que, do contrário, estaria circulando com uma ou duas pessoas, apenas.

Comumente, as *hot lanes* são estabelecidas em rodovias ou em vias expressas que cruzam extensas áreas urbanas, com movimentação muito grande de automóveis. Os segmentos rodoviários nas imediações de metrópoles e de grandes cidades são, portanto, candidatos naturais a comportar a prática de que fala o projeto.

Do ponto de vista tecnológico, não há problemas importantes para a adoção dessas faixas de alta ocupação. Exige-se, no entanto, fiscalização presente e diuturna, para que veículos não elegíveis sejam alvo de penalidade se usarem o desconto indevidamente. Essa é a preocupação que deve estar no plano de introdução das *hot lanes*.

No âmbito legislativo, o aspecto da punição está resolvido, posto que o art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro já prevê a existência de infração grave no caso de o condutor “evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuar-lo na forma estabelecida” (grifo meu).



É importante destacar que a iniciativa não obriga o administrador a publicar edital de concessão rodoviária que contenha a previsão de *hot lanes*. Na verdade, a proposta deixa claro que a adoção de faixas de alta ocupação deve ser considerada no bojo da modelagem da concessão, atendo-se à comprovação de viabilidade técnica.

Não há, por isso, motivos de reparo na proposta.

Em razão do exposto, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.630, de 2023.

Sala da Comissão, em        de        de 2024.

**Deputado MARCOS TAVARES**  
Relator

2024-4739

