



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 3.262, DE 2024** **(Do Sr. Hugo Leal)**

Suspende os efeitos das multas aplicadas por não pagamento de pedágio decorrente do sistema de livre passagem, altera a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 1997, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, para dispor sobre os requisitos para implantação do sistema de pedágio eletrônico.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

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

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

**Projeto de Lei nº** \_\_\_\_\_ **, de 2024**

(Do Sr. Hugo Leal)

Suspende os efeitos das multas aplicadas por não pagamento de pedágio decorrente do sistema de livre passagem, altera a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 1997, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, para dispor sobre os requisitos para implantação do sistema de pedágio eletrônico.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei suspende os efeitos das multas aplicadas por não pagamento de pedágio decorrente do sistema de livre passagem, altera a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre os procedimentos para implantação do sistema de pedágio eletrônico.

Art. 2º Ficam suspensos os autos de infração lavrados até a entrada em vigor desta Lei decorrentes do não pagamento do pedágio operado em sistema de livre passagem (pedágio eletrônico), a fim de que o usuário possa ser novamente e devidamente comunicado da passagem do seu veículo pela via pedagiada.

§ 1º Para fins do **caput**, o administrador do sistema de pedágio deverá utilizar todos os meios previstos na Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, e em regulamento, para se comunicar com o proprietário do veículo, integrando-se aos demais administradores e disponibilizando diversos meios e locais de pagamento, incluindo bancos, agências lotéricas e outros locais autorizados.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Apresentação: 21/08/2024 16:12:12.083 - MESA

PL n.3262/2024

§ 2º O prazo de suspensão do auto de infração e para resolução das condições estabelecidas neste artigo é de 12 (doze) meses, contados a partir da data de publicação oficial desta Lei.

§ 3º A adoção das medidas prevista neste artigo não poderá implicar em novos custos para o usuário inadimplente.

Art. 3º Ao fim do prazo estabelecido no § 2º do art. 2º desta Lei:

I - não sendo efetuado o pagamento do pedágio, tendo sido cumpridos os requisitos para comunicação do usuário e disponibilização de meios de pagamento, o auto de infração será reativado, contando-se os prazos de defesa e de recurso a partir da data de reativação;

II – o auto de infração lavrado será arquivado, no forma do inciso I do § 1º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, nos seguintes casos:

a) pagamento da tarifa de pedágio; ou

b) não tenham sido cumpridos os requisitos estabelecidos para comunicação do usuário e disponibilização de meios de pagamento.

Art. 3º A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de pedágio eletrônico, com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

§ 1º Para os fins desta Lei, considera-se sistema de pedágio eletrônico a modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

§ 2º O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentará o sistema de pedágio eletrônico.

§ 3º Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei nos quais não seja possível implementar o sistema de pedágio eletrônico, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

Art. 4º A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 1997, passa a vigorar acrescida dos arts. 1º-A, 1º-B e 1º-C, com a seguinte redação:

“Art. 1º-A. Para início da operação do sistema de pedágio eletrônico, deverão ser adotados previamente, no mínimo, os seguintes procedimentos, sem prejuízo do estabelecido em regulamento:

I – elaboração de projeto e instalação de sinalização que informe adequadamente ao condutor sobre a modalidade de pedágio e forma de comunicação e pagamento, com frequência e mensagens que estejam em consonância com a regulamentação;

II – elaboração e execução de plano de comunicação abrangente e suficiente, aprovado pelo órgão competente nos termos da regulamentação;

III – deverão ser disponibilizados pontos de atendimento físico no trecho da via com pedágio eletrônico para informações aos usuários e pagamento da tarifa.

§ 1º A lavratura de autos de infração decorrentes do não pagamento do pedágio eletrônico somente poderá ser efetuada se cumpridos os requisitos estabelecidos no **caput** deste artigo e o regulamento de que trata o § 2º do art. 1º desta Lei.

§ 2º O prazo para pagamento da tarifa durante o período de implantação do sistema de pedágio eletrônico não poderá ser inferior a 90 (noventa) dias, nos termos do regulamento.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Apresentação: 21/08/2024 16:12:12.083 - MESA

PL n.3262/2024

§ 3º A regulamentação deverá prever meios de contestação da cobrança, antes da lavratura do auto de infração.

Art. 1º-B. As administradoras do sistema de pedágio eletrônico deverão adotar modelos de sistemas informatizados que permitam a integração e interoperabilidade, com a finalidade de centralizar o sistema de comunicação de passagem dos veículos e cobrança da tarifa de pedágio, sem custos adicionais ao usuário, nos termos do regulamento.

§ 1º Além do disposto no **caput**, as administradoras deverão comunicar-se com o órgão ou entidade de que trata o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para fins de comunicação com o usuário e pagamento da tarifa.

§ 2º Para pagamento do pedágio eletrônico deverão ser aceitas diversas modalidades de pagamento automático, pré e pós-pago, sem custos adicionais ao usuário, bem como disponibilizados locais físicos para pagamento, como bancos, agências lotéricas e outros locais previamente autorizados.

§ 3º O proprietário deverá ser comunicado em até 72 horas após a passagem do veículo no trecho com pedágio eletrônico, salvo casos excepcionais previstos em regulamento.

§ 4º É vedada a exigência de intermediários para comunicação e pagamento da tarifa de pedágio eletrônico.

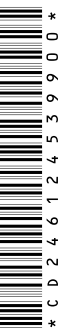
§ 5º Para fins deste artigo, considera-se administradora do sistema de pedágio eletrônico:

- a) no caso de via concedida à iniciativa privada: a concessionária;
- b) no caso de via não concedida à iniciativa privada: o órgão ou entidade pública com circunscrição sobre a via pedagiada.

.....” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 115. ....  
.....”



\* C D 2 4 6 1 2 4 5 3 9 9 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

§ 10. O Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de pedágio eletrônico, com vistas a proteger o proprietário de casos de clonagem de seu veículo e cobranças indevidas.” (NR)

“Art. 209-A. ....:  
.....

Parágrafo único. Para a conduta prevista no **caput** não serão aplicadas as disposições contidas no § 8º do art. 257 e no **caput** art. 259 deste Código, quando se tratar de pedágio eletrônico.

Art. 5º Até que a regulamentação prevista no § 10 do art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, seja editada e entre em vigor, não poderão ser cobradas as tarifas de pedágio eletrônico em que o usuário denunciar clonagem de seu veículo nem aplicadas as multas decorrentes do não pagamento nesses casos.

Parágrafo único. Para fins do disposto no **caput**, o proprietário do veículo deverá efetuar o registro de ocorrência junto à Polícia Judiciária e adotar os procedimentos definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 19 de Agosto de 2024.

Dep. **HUGO LEAL**  
PSD-RJ

**JUSTIFICAÇÃO**





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, trouxe ao ordenamento jurídico brasileiro uma importante ferramenta para dar maior fluidez e justiça tarifária ao sistema de pedágio: o conhecido internacionalmente como Free-Flow (na Lei, sistema de livre passagem). O espírito da Lei é trazer melhorias no trânsito e redução do custo do pedágio, especialmente o usuário frequente.

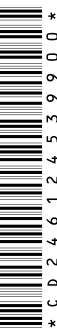
Esse sistema é uma modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

Desde que foi inserido no ordenamento jurídico brasileiro, o sistema Free-Flow vem sendo, aos poucos, integrado ao trânsito diário. Em algumas rodovias já iniciaram os testes. No Rio de Janeiro, o sistema está sendo testado na BR 101 (Rodovia Rio-Santos). Já há previsão de ampliação desse modelo para todo o país.

Embora seja uma legislação recente, o modelo já utilizado em diversos outros países há diversos anos, sendo que a implantação aqui no Brasil demonstrou que algumas dificuldades constatadas precisavam ser discutidas no âmbito desta Casa.

Inicialmente, o Conselho Nacional de Trânsito regulamentou o sistema por meio da Resolução nº 984, de 15 de dezembro de 2022. No entanto, em junho deste ano, o Ministério dos Transportes colocou em consulta pública uma proposta de nova regulamentação modificando vários aspectos que são tratados na atual Resolução. Muitas sugestões foram apresentadas e estão sendo analisadas no âmbito daquele Ministério por meio da Secretaria Nacional de Trânsito.

Algumas preocupações constatadas no modelo atual e que não estavam sendo enfrentadas na proposta de nova resolução do Contran nos motivaram a apresentar um requerimento de audiência pública na Comissão de Viação e Transportes, a fim de ouvir o Governo e algumas entidades impactadas





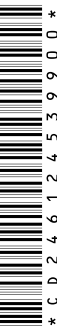
CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

pelo novo sistema, além da Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor. A audiência foi realizada no dia 09 de julho deste ano.

A partir das manifestações dos participantes, das notícias veiculadas na imprensa, da preocupação dos órgãos de defesa do consumidor e do Ministério Público, constatamos que alguns aspectos deveriam ser tratados em Lei e não apenas em Resolução. Passaremos a mencionar cada um deles.

Em primeiro lugar, verificamos que as pessoas não estão sendo devidamente informadas a respeito desse modelo de pedágio. Muitos motoristas não têm ideia do que significa Free-Flow. Outros entendem livre passagem como algo que isenta o usuário de pedágio ou ainda não entendem o que significam as antenas e portais nas rodovias em que o novo modelo está sendo testado. Ao que parece, nem a sinalização nem a comunicação com os usuários está atendendo ao mínimo de segurança para que as pessoas que passam na rodovia com esse novo modelo saibam que estão passando por um trecho com pedágio e como pode ser efetuado o pagamento de forma prática e segura.

Para se ter uma ideia da dimensão desse problema, de acordo com informações recebidas da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e da Polícia Rodoviária Federal, temos os seguintes dados: no pequeno trecho de testes na Rodovia Rio-Santos, em apenas um ano de novo pedágio, foram aplicadas mais de 845 mil multas (Em valores, isso representa mais de 160 milhões de reais), enquanto nas rodovias federais de todo o país, no modelo com praça de pedágio com cancela, foram pouco mais de 87 mil multas em cinco anos. É uma discrepância muito grande que precisa de nossa atenção. Não podemos simplesmente multar sem que seja avaliado se todos os requisitos de devido processo legal, publicidade, razoabilidade, proporcionalidade e outros princípios da Administração Pública foram respeitados nesse período. Não é crível que todos esses 845 mil usuários tiveram a intenção de usar a rodovia e não pagar o pedágio.







CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

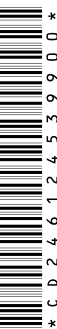
Assim, a Legislação deve atuar para proteger o cidadão. Já soubemos que o PROCON e o Ministério Público estão atuando fortemente em relação a essas multas na Rodovia Rio-Santos (BR 101). A Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor (Senacon), na audiência pública da Comissão de Viação e Transportes (CVT), também demonstrou que está interessada em saber se os direitos do consumidor estão sendo preservados.

Infelizmente, na mesma audiência pública, representantes do Governo e das Concessionárias de rodovia demonstraram pouca preocupação em apresentar soluções para o problema que está prejudicando e poderá prejudicar ainda mais o cidadão se nada for feito.

Por essa razão, estamos propondo que antes da implantação do sistema de pedágio eletrônico sejam adotados alguns procedimentos mínimos para garantir a correta informação ao usuário e que haja respeito à legislação de trânsito, bem como integração entre as concessionárias e administradores das rodovias pedagiadas para que a comunicação e o pagamento possam ser centralizados. Não é admissível que o usuário em cada rodovia tenha que saber qual a concessionária administra e entrar individualmente para pagar o valor correspondente.

Nesse contexto, é importante mencionar que o nome do novo sistema tem gerado dúvidas e confusão: o termo popular, de origem estrangeira é FREE-FLOW, o texto da Lei é “livre passagem”, já o Ministério dos Transportes, na proposta de Resolução colocada em consulta pública, optou por utilizar a expressão “pedágio eletrônico”, por ser uma mensagem mais clara e direta. Desta forma, entendemos ser necessário alterar a Lei para já utilizar essa nova nomenclatura, de forma a universalizar seu uso e facilitar a compreensão das pessoas.

Outro aspecto não menos importante é que no modelo atual, já há alguns anos, se desenvolveu uma solução para que os motoristas não tivessem que ficar aguardando em filas até poder efetuar o pagamento ao funcionário do





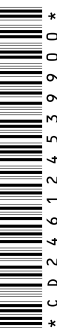
CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Pedágio. Trata-se do pedágio automático, em que o usuário contrata uma empresa intermediária de pagamento, que instala um dispositivo no veículo (TAG) e faz um contrato de intermediação de pagamento, mediante determinado pagamento. Muitas pessoas, por opção, acabaram contratando esse tipo de serviço. No entanto, os custos desse serviço, em alguns casos, são altos. Recebemos informação de que pode chegar a 20% do valor da tarifa.

No novo modelo, será necessário se criar um sistema de auto pagamento, pagamento antecipado ou outra modalidade. Só que, ao contrário do modelo atual, no sistema de pedágio eletrônico, esta vai ser praticamente a única opção, já que não vai ter cabines para pagamento na via. Mas isto não pode representar aumento de custos para o consumidor. De acordo com informações recebidas em reuniões que participamos, atualmente o sistema de pedágio automático é utilizado por cerca de 20% das pessoas que transitam em rodovias pedagiadas. Portanto, existem 80% de pessoas que não querem contratar um intermediário ou não confiam no sistema ou, ainda, não são usuários frequentes de rodovias pedagiadas, logo não querem ter um custo adicional por algo que raramente utilizam.

Ocorre que, no novo modelo de pedágio eletrônico, o cidadão vai ter que já se antecipar ao problema. No modelo atual, ele entra na via e se não tem TAG ele paga na cabine do pedágio. No novo modelo não há essa opção. Por essa razão, deve haver uma alternativa viável e que não gere custos adicionais a ele. Além disso, devemos nos preocupar com o seu direito de não querer disponibilizar os dados pessoais para um ente que sequer faz parte da gestão da via pedagiada.

Para buscar uma solução para essa situação, deve-se, em primeiro lugar, lembrar que a relação do usuário da rodovia pedagiada é com a concessionária. Ela é que participou de licitação e recebeu autorização do Poder Público para administrar a rodovia. Portanto, o pagamento deve ser realizado a ela. Se ela quiser terceirizar o serviço, isso deve ser por sua conta e risco. O usuário não pode ter que resolver um problema que não foi ele que criou. Além





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

disso, deve ser uma solução universalizada, já que o novo sistema de pedágio eletrônico não vai ser algo pontual em determinado local, mas um modelo que vai estar em todas as vias pedagiadas. No modelo atual, a contratação de um intermediário na relação com a concessionária é uma opção, mas no novo modelo, se a legislação não proteger o cidadão, será uma obrigação. E isso não podemos admitir. A concessionária deve ter essa responsabilidade reforçada pela legislação. As soluções sistêmicas devem fazer parte do modelo e não deixar na responsabilidade do cidadão.

A comunicação a respeito da passagem do veículo em trecho com pedágio eletrônico deve ser a mais célere possível, visto que nem sempre o proprietário é quem está conduzindo o veículo. Aliás, no caso de transportes de passageiros e de cargas, bem como de locação de veículos, isso nunca ocorre. Logo, estamos propondo que o proprietário seja comunicado em, no máximo, 72 horas após a passagem pelo trecho com pedágio eletrônico, salvo casos que a regulamentação pode verificar posteriormente. Muitas são as reclamações de cobranças indevidas.

Ademais, considerando que com a ampliação do novo modelo serão diversas concessionárias, será necessário centralizar o sistema de comunicação e pagamento.

Não é demais lembrar que o não pagamento do pedágio implica em aplicação de multas de trânsito, com base no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro. Como já demonstramos, o novo modelo tem uma altíssima taxa de multas e isso é preocupante, porque gera pontuação, restrição de licenciamento, podendo chegar à suspensão do direito de dirigir. No caso de veículo de propriedade de pessoa jurídica, pode incluir multa por não indicação do infrator. Por essa razão, duas coisas fundamentais precisam ser consideradas: o risco de clonagem e a comunicação integrada com o sistema de trânsito (no caso, a Carteira Digital de Trânsito). Explicamos:





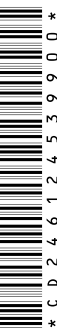
CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

O risco de clonagem de veículos é uma realidade presente no dia a dia dos brasileiros. Muitos são os casos de pessoas que recebem multas em casa, mas nunca estiveram no local onde teriam sido flagrados cometendo a infração. Isso ocorre porque a clonagem, digamos, básica, ocorre quando o falsário, com um veículo praticamente idêntico, coloca uma placa falsa de outro veículo, seja porque o veículo é roubado ou, simplesmente, para não ser multado.

Essa questão é relevante porque no caso de multas, a quantidade não é tão grande, embora os problemas decorrentes para que a pessoa consiga provar que não foi o veículo dela são gigantes. Muitas são as reclamações de que mesmo com todos os elementos que seriam de prova, a multa não é baixada. No caso do pedágio eletrônico, esse problema terá uma nova e ampliada dimensão, porque a quantidade de passagens no trecho da via é infinitamente maior que a quantidade de infrações cometidas em determinadas circunstâncias (radar e semáforo, por exemplo). Cada passagem representará uma multa se o valor do pedágio não for pago. Por essa razão, o cuidado com este assunto deve ser prioridade.

Foi por essa razão que este Congresso Nacional aprovou a inclusão do § 10 no art. 115 do CTB estabelecendo que “o *Contran* estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem” (Incluído pela Lei nº 14.157, de 2021). Ocorre que nem a Resolução Contran nº 984/ 2022 (atual) nem a nova proposta em consulta pública estão enfrentando esse tema que é essencial para a segurança do sistema e proteção dos direitos do cidadão.

No passado, o Contran chegou a regulamentar um modelo de segurança na identificação do veículo, mas que nunca foi implantado. Trata-se do Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (SINIAV) (Resolução Contran nº 537, de 17 de junho de 2015), que previa a instalação de CHIP nos veículos, que seriam lidos por antenas ao longo das vias, de forma





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

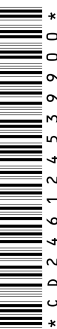
complementar à leitura das placas. Assim, com uma identificação de dois pontos (CHIP e placa), o risco de o cidadão ter uma cobrança indevida por pedágio eletrônico ou mesmo por infração não cometida, seria drasticamente reduzido. Inclusive, esse sistema seria utilizado para combate ao furto e roubo de veículos. Não sabemos as razões de o sistema ter sido abandonado mesmo com a Resolução em vigor. Assim dispõem os arts. 1º e 2º da referida resolução:

*Art. 1º Fica instituído em todo o território Nacional o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos - SINIAV, baseado em tecnologia de identificação por radiofrequência.*

*Parágrafo único. O SINIAV é composto por dispositivo de identificação eletrônico denominado “placa eletrônica” instalado no veículo, subsistemas de leitura de placas eletrônicas - SLP, Equipamentos Configuradores SINIAV - ECS, centrais de processamento e sistemas informatizados.*

*Art. 2º Nenhum veículo automotor, elétrico, reboque e semirreboque poderão ser licenciados e transitar pelas vias terrestres abertas à circulação sem estar equipado com a placa eletrônica de que trata esta Resolução.*

É compreensível que as novas tecnologias impliquem em revisão do modelo do SINIAV, mas o abandono do projeto é inaceitável e causa prejuízos ao cidadão. Ademais, a regulamentação do SINIAV vem desde 2006 (a primeira Resolução foi a de nº 212/2006), com diversos estudos a respeito, e isso não pode ser simplesmente ignorado. Inclusive, o § 10 inserido no art. 115 do CTB tinha a pretensão de permitir que o Contran revisasse a regulamentação do SINIAV e apresentasse soluções, o que não foi feito. Por essa razão, estamos propondo uma alteração no referido texto do CTB para determinar que esses meios tecnológicos para garantir a identificação do veículo sejam adotados, inclusive vedando a aplicação de multas em caso de clonagem se essas medidas não forem adotadas.



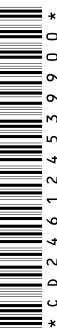


CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Além disso, para informação e pagamento do pedágio é fundamental que o sistema integrador tenha relação com o sistema de trânsito, no caso a Carteira Digital de Trânsito (CDT), administrada pela Senatran e que tem a concentração de informações do veículo, da CNH e das infrações. Logo, é um local ideal para haver a comunicação com o proprietário do veículo. Ainda será necessário avaliar a questão dos proprietários que são pessoa jurídica que não têm uma CDT ou deveria ser criado um modelo similar para esse tipo de proprietário. Estamos prevendo essa integração no presente Projeto de Lei.

Voltando à questão da pontuação pela infração ao art. 209-A do CTB, é importante destacar que este artigo contém duas condutas distintas, a partir do modelo de pedágio que se utilizar: no modelo atual, em que existe a cabine de cobrança com cancela, a prática da infração se caracteriza pela conduta de o condutor avançar contra a cancela ou se aproveitar da passagem de outro veículo no momento da abertura da cancela ou, ainda, quando utilizar-se de sistemas de pagamento de pedágio, mediante intermediário, deixar de pagar no prazo estabelecido. No entanto, no novo modelo, como não existe praça de pedágio, o pagamento será efetuado previa ou posteriormente, sem uma evasão propriamente dita. Nesse contexto, não se pode imaginar o mesmo tratamento com relação à pontuação do infrator, já que no novo modelo podem existir inúmeros problemas que não estão vinculados à intenção do condutor de não efetuar o pagamento. Por essa razão, estamos propondo que, no caso de pedágio eletrônico, não seja aplicada a pontuação ao condutor.

Acrescente-se que, se o veículo é de propriedade de pessoa jurídica, o problema é ainda maior, tendo em vista que a não indicação do infrator implica em nova multa com valor duas vezes o da multa original, conforme art. 257 do CTB. Tal situação precisa ser enfrentada e reconhecida pelo Poder Pública. O sistema de pontuação foi criado para impor ao infrator que coloca em risco a segurança do trânsito um freio em sua conduta, retirando a habilitação quando determinada contagem foi atingida, nos termos do art. 261 do CTB. Não é o caso da multa por não pagamento do pedágio eletrônico, por se tratar de conduta





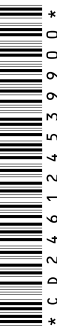
CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

meramente administrativa. Não estamos falando da multa. Esta continuaria sendo devida.

Além disso, é necessário deixar claro que o órgão competente para regulamentar a matéria é o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), considerando que a Secretária Nacional de Trânsito (Senatran) é detentora dos dados de veículos e condutores do país inteiro e, também, o não pagamento ocasionará a aplicação de multas de trânsito, sendo essencial que haja a devida comunicação, a sinalização adequada e os dados de passagem de veículos e de multas aplicadas estejam no mesmo canal, que é a Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Por fim, considerando que as concessões de rodovias são relevantes para a melhoria do tráfego de veículos no país, necessitando de segurança jurídica, mas que o novo modelo de pedágio não tem considerado a realidade brasileira, com milhares de multas que sequer tem o reconhecimento do proprietário do veículo, é necessário se suspender as multas aplicadas até que sejam adotados os procedimentos necessários para a devida comunicação ao cidadão. Estabelecemos um prazo de 12 meses, ao fim do qual, se a concessionária não cumprir com a obrigação de comunicação com o cidadão ou se a tarifa de pedágio tiver sido paga, o auto de infração será arquivado e não poderá ser cobrado o pedágio. Tal medida se dará durante o período de implantação do novo sistema.

Para que a implantação desse importante sistema de pedágio eletrônico atenda aos fins a que foi criado e que haja segurança jurídica e respeito aos direitos dos cidadãos brasileiros, apresentamos o presente projeto de lei que certamente irá dar maior eficácia a este moderno modelo, mas sem prejudicar os mais frágeis nessa relação que são os usuários da via, assim como não haja aumento de custos para quem paga a conta. Se o sistema busca redução de custos, aumento da fluidez e da eficiência, é justo que o cidadão também seja beneficiado. É nosso papel como legítimo representante da





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

população que não tem voz, apresentar soluções legislativas para garantir os seus direitos.

A situação é grave e o problema necessita de urgente resolução. Por essa razão estamos apresentando o presente projeto de lei que dará mais segurança jurídica a esse novo sistema de pedágio, preservando e garantindo ao cidadão a devida informação da passagem de seu veículo em um pedágio de livre passagem.

Diante do exposto, solicito aos nobres pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 19 de agosto de 2024.

Dep. **HUGO LEAL**  
PSD-RJ







## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

<b>LEI Nº 14.157, DE 01 DE JUNHO DE 2021</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202106-01;14157">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202106-01;14157</a>
<b>LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503</a>

**FIM DO DOCUMENTO**