



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 7.452, DE 2010** **(Do Sr. Filipe Pereira)**

URGÊNCIA ART. 155

Altera a Lei nº 8.987, de 1995, que "dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências", para dispor sobre os serviços de pagamento automático de pedágios.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; 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 - Projetos apensados: 2620/11, 8213/14, 3213/15, 4038/15, 5122/16, 9782/18, 1442/19, 2780/19, 3583/19, 6155/19, 3392/20, 4643/20, 727/21, 2967/21, 3303/21, 3726/21, 4112/21, 142/22, 897/22, 2335/23, 2616/23, 2770/23, 3407/23, 4714/23, 5799/23, 6057/23, 51/24 e 228/24

(*) Avulso atualizado em 5/11/24, em virtude de alteração no regime de tramitação (28).



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Social Cristão

PROJETO DE LEI N.º , DE 2010
(do Sr. Filipe Pereira)

Altera a Lei 8.987/95, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”, para dispor sobre os serviços de pagamento automático de tarifas de pedágios.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 11 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º e 3º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º :

“Art. 11.

.....

§ 2º Em caso de instituição do serviço de pagamento automático de tarifas de pedágios por dispositivos eletrônicos, fica vedada a cobrança de taxas de adesão, mensalidades ou similares pela prestação do serviço.

§ 3º Os dispositivos eletrônicos de pagamento automático deverão ser transferíveis entre veículos sem custos adicionais para o usuário.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



0CFD0B5C04



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Social Cristão

JUSTIFICATIVA

Os congestionamentos de trânsito se tornaram uma constante no cenário das capitais brasileiras. O aumento meteórico da frota de automóveis, a falta de infraestrutura nas rodovias e os acidentes de trânsito são os principais fatores que contribuem para tal situação.

As praças de pedágio, proporcionalmente, também contribuem para o agravamento do problema. Não raro é possível deparar-se com filas quilométricas diante das cabines de cobrança das tarifas, principalmente em horários de pico ou às vésperas de feriados prolongados.

Na busca por soluções, as concessionárias de rodovia vêm adotando sistemas de cobrança automática de tarifas de pedágio. O serviço é prestado por empresas especializadas na gestão de meios de pagamento, que fazem a mediação entre usuários e concessionárias de rodovias. A cobrança é gerada automaticamente, por meio de dispositivos eletrônicos instalados nos veículos que, ao emitirem sinais de radiofrequência, permitem a passagem desses veículos pelas praças de pedágio sem a necessidade de parada nas cabines para pagamento da tarifa.

Atualmente, das 14 concessionárias contratadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), 13 utilizam o sistema de cobrança automática de tarifas em suas praças de pedágio. As principais empresas do setor são a CGMP – Centro de Gestão de Meios de Pagamento S.A, responsável pelo serviços “Sem Parar / Via Fácil” e a DBTRANS S.A., dos serviços “AutoExpresso”.

Há de se reconhecer a louvável iniciativa das concessionárias ao adotar medidas para agilizar o fluxo do trânsito e, conseqüentemente, reduzir o já escasso tempo do cidadão em congestionamentos. Entretanto, por se tratar de um novo ramo de serviços que se apresenta ao mercado brasileiro, a cobrança automática de pedágios ainda carece de regulamentação, fator que cria uma



0CFD0B5C04



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Social Cristão

situação favorável à proliferação de contratos leoninos, nos quais a parte mais lesada sempre é o usuário final.

São inúmeras as cláusulas abusivas presentes nos contratos de adesão firmados entre consumidores e empresas gestoras de meios de pagamentos. Dentre essas cláusulas, destacam-se a cobrança de taxa de adesão que deve ser renovada no decurso de cinco anos, a cobrança de mensalidades pela prestação dos serviços e, a que consideramos mais grave, a proibição do uso dos dispositivos de cobrança automática em mais de um veículo – o que obriga o usuário a adquirir um dispositivo e arcar com tarifas mensais para cada veículo que possua.

O Poder Judiciário e o Ministério Público já vem se pronunciando em prol dos consumidores nessas lacunas deixadas pela legislação. Em março último, a Justiça paranaense acatou em caráter liminar Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Paraná (MP-PR) contra a empresa CGMP – Centro de Gestão de Meios de Pagamento S.A., suspendendo a cobrança da taxa de adesão e da mensalidade pelo serviço “Via Fácil” nas rodovias pedagiadas pela concessionária CCR Rodonorte. De acordo com o MP-PR, trata-se de um contrato de serviço com cláusulas abusivas. “A concessionária tem a obrigação de garantir o trânsito adequado de veículos nas praças. Não pode fazer com que o próprio consumidor pague por isso, visto que ele já paga a tarifa de pedágio”, diz o promotor de Justiça Rodrigo Leite Ferreira Cabral, autor da ação ao lado do promotor Juliano da Silva.

Na mesma vertente se manifestou o Ministério Público de São Paulo (MP-SP) ao propor Ação Civil Pública contra a mesma empresa CGMP – Centro de Gestão de Meios de Pagamento S.A., respeitante à cobrança de nova taxa de adesão ao decurso de cinco anos. O MP-SP sustenta a abusividade dessa imposição que, não decorrendo de nenhuma causa legítima, revela-se claramente como um meio de enriquecimento ilícito.



0CFD0B5C04



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Social Cristão

Diante desses fatos, é notório que o Poder Legislativo há muito já deveria ter se pronunciado em defesa do direito consumerista, regulamentando os casos omissos na legislação. É este o objetivo precípua deste Projeto de Lei: dar continuidade à prestação do serviço, uma vez que propicia facilidades à vida do cidadão, mas também prezar pela retidão no cumprimento das relações de consumo e no respeito aos direitos do consumidor.

Assim, propomos a inclusão dos parágrafos 2º e 3º no art. 11, da Lei 8.987/95, justamente no Capítulo IV, que trata da Política Tarifária nos regimes de concessões e, por conseguinte, de fontes alternativas de receitas, com a finalidade de coibir a uso de cláusulas abusivas nos contratos pelos serviços de cobrança automática.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos Ilustres Parlamentares na aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 1º de junho de 2010.

Deputado FILIPE PEREIRA



0CFD0B5C04

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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.

.....

**CAPÍTULO IV
DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

.....

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.620, DE 2011
(Do Sr. Aureo)

Dispõe sobre meio de pagamento de tarifa de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7452/2010.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2011
(Do Sr. AUREO)

Dispõe sobre meio de pagamento de
tarifa de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, 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 a ANTT, na elaboração de editais de concessão de rodovia, estipule que transferência bancária a crédito da conta de depósito à vista de titularidade do concessionário possa substituir dinheiro em espécie no pagamento de tarifa de pedágio.

Art. 2º 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 cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT:

I – cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto da viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – estipulará que, no pagamento de pedágio, a entrega do dinheiro poderá ser substituída por transferência bancária a crédito da conta de depósito à vista de titularidade do concessionário, desde que este possa dispor do valor no mesmo dia em que se der o término da prestação do serviço ou, no máximo, no próximo dia útil.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O emprego de cartão de débito já é mais comum do que o uso do cheque. Sua praticidade, comodidade e segurança têm conquistado os brasileiros, sejam consumidores ou negociantes. Não é raro, hoje em dia, haver pessoas que sequer andam com papel moeda, tão difundida está a utilização de cartões.

Embora o interesse por cartões de débito tenda a crescer ainda mais, especialmente devido à ascensão social de milhões de famílias, a aceitação desse meio de pagamento no âmbito dos serviços públicos continua limitada. Trata-se de clara descon sideração ao princípio da atualidade, um dos que caracterizam a prestação de serviço adequado.

Nosso objetivo, aqui, é resolver esse problema no âmbito das concessões rodoviárias federais. Infelizmente, não se previu nos editais de licitação, nem em regulamentação da agência setorial, a obrigatoriedade de o concessionário de rodovia aceitar cartão de débito como meio de pagamento de pedágio. Obviamente, isso se deve em parte ao fato de os cartões não serem populares à época das primeiras concessões. Atualmente, no entanto, não se justifica deixar de exigir, nos novos contratos, que concessionário aceite essa forma de pagamento. Será melhor para todos: o empresário facilitará o acesso do consumidor a seus serviços, estimulando a demanda, portanto; o usuário da rodovia poderá se livrar do incômodo de levar e manusear dinheiro em espécie, no valor necessário para seus deslocamentos.

Por considerar que a medida representa um avanço nas relações de consumo, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **AUREO**

2011_9276

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 - publicamos os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

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.

§ 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 serviços portuários;

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: *“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007*

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007 convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007)*

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007 convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007)*

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 - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

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 autoridades portuárias, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XV - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

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 - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993; [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

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 infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga; [Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#)

XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. [Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#)

§ 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 Ministério dos Transportes.

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 O presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela ANTAQ e a representará em cada porto organizado.

§ 4º O grau de recurso a que se refere o § 2º do art. 5º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ser atribuído à ANTAQ.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.213, DE 2014

(Do Sr. Pastor Marco Feliciano)

Proíbe, em praça de cobrança de pedágio, o emprego de cancelas em faixas dedicadas a veículos que utilizam sistema de arrecadação eletrônica de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7452/2010.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2014

(Do Sr. PASTOR MARCO FELICIANO)

Proíbe, em praça de cobrança de pedágio, o emprego de cancelas em faixas dedicadas a veículos que utilizam sistema de arrecadação eletrônica de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 94 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - “Institui o Código de Trânsito Brasileiro” -, para proibir, nas praças de cobrança de pedágio, o emprego de cancela em faixas dedicadas aos veículos integrados a sistema de arrecadação eletrônica de pedágio.

Art. 2º O art. 94 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo segundo, passando o atual parágrafo único a constituir parágrafo primeiro:

“Art. 94.....

§ 1º.....

§ 2º É proibida, nas praças de cobrança de pedágio, a utilização de cancela ou de qualquer dispositivo com função análoga em faixa da via que esteja dedicada aos veículos integrados a sistema de arrecadação eletrônica de pedágio. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados colhidos em agosto e setembro de 2013, fornecidos por três grupos empresariais que exploram concessões rodoviárias no Estado de São Paulo, os incidentes relacionados a não abertura da cancela nas faixas que, nas praças de pedágio, são dedicadas aos veículos integrados ao sistema de arrecadação eletrônica (Sem Parar/Via Fácil) representaram 0,44% do total de operações. Em termos de percentual, não é algo que chame a atenção. Todavia, em termos numéricos, são 135 mil ocorrências! 135 mil condutores que, portando o dispositivo para leitura eletrônica (*tag*) no seu veículo, viram-se subitamente impedidos de efetuar, com rapidez, a passagem pela praça de pedágio.

Em que pese o fato de esses incidentes comprometerem a fluidez do tráfego e tumultuarem a rotina de atendimento nas praças de pedágio, há algo ainda mais grave em questão: o permanente risco de acidente provocado pela não abertura da cancela. Muitas vezes, acontece a colisão do veículo contra a própria cancela; frequentemente, porém, dá-se a chamada colisão traseira: o veículo que para abruptamente é atingido por trás pelo que o seguia. Diversos são os relatos de acidentes graves dessa natureza, com vítimas e prejuízos materiais consideráveis.

Eis a preocupação deste projeto de lei.

Ora, em todo o mundo, o princípio que motiva a adoção de um sistema de arrecadação eletrônica de pedágio é a fluidez. Trabalha-se com tecnologia que permite a leitura rápida e precisa dos *tags* e liberam-se as faixas dedicadas aos veículos integrados ao sistema eletrônico de cobrança. Não existe, nesse caso, obstáculo físico à passagem do veículo pela praça de pedágio. Se um veículo não possui o *tag* ou se seu *tag* apresenta problema, identificam-no, especialmente por imagem da placa, e providenciam a cobrança devida, normalmente num curto período de tempo. No caso da evasão, além da cobrança do pedágio, o proprietário do automotor precisa pagar multa de valor bastante considerável.

Esse modelo de gestão de cobrança eletrônica funciona adequadamente no exterior. Não há razão para que não funcione também no Brasil. Já temos tecnologia, estrutura e expertise no campo das concessões de

rodovias. Não seria difícil a adaptação das empresas concessionárias à saída das cancelas das faixas dedicadas aos veículos que portam *tag*.

De qualquer modo, o projeto de lei estabelece o prazo de um ano para que sua determinação surta efeito, tempo suficiente para que um ajuste dessa natureza seja promovido sem sobressaltos.

É preciso ressaltar que o usuário de rodovia, tanto quanto o do serviço de transporte, tem a legítima expectativa de alcançar seu destino em segurança, contando, para isso, com a diligência do concessionário e, sempre que preciso, com a iniciativa parlamentar.

Diante da relevância do tema, espero contar com o apoio desta Casa à presente iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2014.

Deputado **PASTOR MARCO FELICIANO**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO VIII
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO**

.....

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.213, DE 2015

(Do Sr. Jefferson Campos)

Dispoe sobre as cabines de cobrança automatica de pedagio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8213/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as cabines de cobrança automática de pedágio.

Art. 2º As praças de pedágio devem possuir pelo menos uma cabine de cobrança automática.

Parágrafo Único - As cabines de cobrança automática devem permitir o pagamento automático para todos os sistemas cadastrados na Agência Nacional de Transporte Terrestre.

Art. 3º Nas rodovias com pedágio deve ser colocada placas orientativas quanto à posição e o limite de velocidade, quando for o caso, das cabines de cobrança automática

Parágrafo Único – As placas orientativas que trata o caput deste artigo devem ser posicionadas no mínimo a 1000 metros, 500 metros e 100 metros antes das cabines de cobrança automática.

Art. 4º As cabines de cobrança de cobrança automática devem estar livres de semáforos e obstáculos fixos ou móveis, como lombadas, cancelas e outros.

Art. 5º O sistema de cobrança automática tem que ser capaz de reconhecer, registrar e processar a passagem dos veículos individualmente em qualquer circunstância climática e de tráfego.

Art. 6º O sistema de cobrança automática tem que ser capaz de funcionar com velocidade mínima de passagem de 40 (quarenta) km/h.

Art. 7º No caso de não funcionamento do sistema de cobrança automática o usuário não pode ter sua marcha interrompida para efetuar o pagamento do pedágio ou ainda submentido a qualquer tipo de verificação de dados cadastrais.

Parágrafo Primeiro - No caso da existência do dispositivo e seu não reconhecimento pelo sistema, o usuário deverá ser notificado do mau funcionamento do mesmo para as providências de correção.

§ 2º - No caso do descrito no parágrafo anterior fica a operadora do sistema autorizada a cobrar o valor do pedágio conforme o serviço contratado.

§ 3º - No caso da inexistência do dispositivo de cobrança automática de pedágio o usuário deve ser notificado da autuação por evasão de pedágio conforme prevê o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 8º A autoridade com jurisdição sobre a via poderá regulamentar a velocidade máxima na passagem das cabines com cobrança automática que não poderá ser inferior a 40 (quarenta) km/h.

Art. 9º Na praça de pedágio fica proibido o trânsito de atendentes aos usuários do sistema de cobrança automático.

Parágrafo Primeiro – Os atendentes descritos no caput deste artigo inclui funcionários da concessionária, terceirizados e funcionários das empresas de sistemas de cobrança automática.

§ 2º - O trânsito de atendentes que se refere o caput deste artigo não inclui os de serviços operacionais da praça de pedágio.

Art. 10º Fica proibido o atendimento de usuários do sistema automático de cobrança de pedágio entre as faixas de canalização de trânsito a frente das cabines de pedágio.

Art. 11º A desativação da cabine de cobrança automática de pedágio, mesmo que temporariamente, deverá ser devidamente sinalizada.

Art. 12º Em caso de existir apenas uma cabine de cobrança automática na praça de pedágio sua desativação, mesmo que temporariamente, não poderá interromper a livre marcha dos veículos com o sistema.

Art. 13º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de rodovias trouxe ao país um avanço não só na conservação e melhorias e modernização na infraestrutura viária, mas também em tecnologias de sistemas de sinalização e operação rodoviária e ainda de assistência e conforto ao usuário.

Notadamente a busca pela eficiência operacional e de atendimento ao usuário levou ao desenvolvimento de sistemas que propõe a passagem e pagamento do pedágio sem a necessidade de parada do usuário.

Esses sistemas trouxeram melhoria significativa a operação da rodovia, uma vez que agiliza sobre maneira a passagem do usuário, trazendo redução na concentração de veículos, principalmente em grandes praças de pedágio e em dias e horários de grande movimento.

Olhando pelo prisma das vantagens dos sistemas de cobrança automática, a redução do tempo de viagem e a praticidade da forma de pagamento não podem ser desconsideradas, é notório que os usuários são atraídos por estes quesitos.

Ainda focando no conforto e segurança do usuário, outro ponto bem avaliado é o meio de pagamento proposto, o débito em conta bancária, sob essa ótica, pode se citar a praticidade e a segurança da transação.

As empresas operadoras dessas tecnologias possuem todos os dados do usuário por meio do cadastro realizado na hora da aquisição do sistema, incluindo os dados do veículo para o qual o mesmo está sendo adquirido.

Hoje as cabines de cobrança automática são providas de cancela e semáforo para o controle da passagem de veículos, por motivos diversos, técnicos ou não, por vezes as cancelas não permitem a passagem do usuário, pois, não abrem com a aproximação do veículo.

Com o veículo detido na cabine, Inexplicavelmente após rápida consulta o veículo é liberado, levando se a conclusão que o usuário está em perfeito atendimento às regras do contrato, permitindo outra única e óbvia conclusão, O SISTEMA NÃO ESTÁ FUNCIONANDO BEM.

Considerando que o usuário ao optar por contratar o sistema e pagar um valor para ter o conforto e a segurança de não parar nas cabines para efetuar o pagamento do pedágio, a nosso ver está sendo no mínimo desrespeitado

em seu mais simples direito, o de passar pela cabine sem deter sua marcha.

Além deste ponto fundamental, existem outros a se analisar com mais cuidado.

No momento em que a marcha do usuário é detida normalmente um atendente “cruza” á frente das cabines para verificar a placa do veículo e consultar uma base de dados para receber uma posição de liberação ou não do veículo.

Essa ação de alto risco não pode ser considerada normal, e deve ser proibida, pois, expõe os atendentes a uma situação temerária, inclusive com atropelamentos já ocorridos.

Este tipo de atendimento não se justifica, uma vez que existem meios capazes de identificar inequivocamente o veículo como acontece com os radares e os conhecidos OCR's.

Da mesma forma quando a marcha do veículo é detida, outro risco e de grande gravidade surge, pois, o esperado por todos os usuários é que NÃO SERÁ NECESSÁRIO PARAR NA CABINE.

Por vezes, mesmo em velocidades baixas, o motorista que vem atrás não consegue evitar a colisão com o veículo que está “preso” pela cancela.

A imprensa tem reportado inúmeros casos de acidentes graves nestas situações, incluindo engavetamentos de vários veículos, apresenta se a seguir reportagem de acidente que retrata essa situação:

“Carro é prensado entre dois caminhões no pedágio em Ourinhos

Acidente aconteceu na divisa entre São Paulo e Paraná, na BR-153.

Motorista parou atrás de caminhão e foi atingido por outro veículo.

Do G1 Bauru e Marília 08/04/2015



Carro ficou destruído após ser prensado por dois caminhões (Foto: Reprodução / TV TEM)

Um motorista ficou preso às ferragens após o carro em que ele estava ser prensado entre dois caminhões na praça de pedágio da Rodovia BR-153 entre Ourinhos (SP) e [Jacarezinho](#) (PR). De acordo com informações da Polícia Rodoviária, um caminhão ficou retido na cancela de cobrança automática e o carro parou logo atrás quando um terceiro veículo, também um caminhão, não conseguiu frear a tempo e acabou atingindo os dois primeiros.

O carro foi reduzido a um monte de ferro retorcido. O motorista foi socorrido pelos bombeiros e encaminhado para Santa Casa de [Ourinhos](#), ainda não há informações sobre o estado de saúde dele.

Durante a retirada do veículo, começou a vazar combustível e os bombeiros tiveram de jogar água e espuma para evitar um incêndio. O motorista do caminhão que bateu na traseira do carro, disse à polícia que perdeu o freio por isso não conseguiu parar.

Segundo a polícia, não é possível dizer a velocidade que o caminhão estava porque o tacógrafo, aparelho usado pra registrar a velocidade do caminhão estava desregulado. Os documentos do veículo foram apreendidos e o motorista tem cinco dias para regularizar a situação. O caminhão foi liberado e o trânsito no local não foi prejudicado.”

A propositura apresentada visa primordialmente evitar que esse tipo de acidente continue ocorrendo e vitimando pessoas, pois, os casos de bloqueio nas cabines de cobrança automática podem ser observados em todas as rodovias de nosso país.

Os sistemas de cobrança automática precisam e podem ser melhorados, pois, as tecnologias existentes permitem que os veículos sejam perfeitamente reconhecidos sem a necessidade de reter sua marcha para verificações de cadastro.

Assim, entendemos que a promulgação desta Lei melhore sobre maneira a segurança dos atendentes, funcionários das concessionárias de rodovias e usuários de forma geral principalmente aqueles dos sistemas automáticos de cobrança, pelo que solicito o apoio aos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 06 de outubro de 2015.

Deputado **JEFFERSON CAMPOS**
PSD/SP

PROJETO DE LEI N.º 4.038, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

As Concessionárias de Pedágio ficam obrigadas a disponibilizar uma cabine específica para o pagamento da tarifa por meio de cartão magnético de débito ou crédito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3213/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - As Concessionárias de Pedágio ficam obrigadas a disponibilizar uma cabine específica e devidamente identificada, para o pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão magnético de débito ou crédito de todas as bandeiras existentes no território brasileiro nas Rodovias Estaduais e Federais.

§1º – Para o cumprimento do disposto no caput deste artigo, serão instaladas placas de sinalização indicativas do pagamento com cartão a 500 (quinhentos) metros do pedágio para orientação dos motoristas.

§2º – A instalação das placas indicadoras de que trata o §1º ficará a cargo das Concessionárias das Rodovias.

Artigo 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no

que couber, no prazo máximo 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei objetiva criar oportunidade aos motoristas que são pegos desprevenidos sem dinheiro em espécie para o pagamento da tarifa nas praças de pedágio, criando um novo mecanismo para recebimento por meio de cartão de débito ou crédito em um guichê específico e indicado por placas sinalizadoras.

Ocorre que muitas vezes, os motoristas são pegos de surpresa e só se dão conta que não têm o valor da tarifa no guichê de pagamento o que gera transtornos e constrangimentos. Por conta da quantidade de pedágios existentes e dos valores de suas tarifas, acreditamos ser viável o uso do cartão magnético para pagamento por meio de débito ou crédito.

A maioria dos estabelecimentos comerciais de prestação de serviços já utiliza do pagamento por meio de cartão. É necessário e de extrema importância que as Concessionárias de Pedágio também disponibilizem essa praticidade em suas praças a todos os motoristas.

O pagamento por meio de cartão garante ainda, a segurança nos pedágios, uma vez que diminuirá a circulação de dinheiro em espécie. Sabemos que os assaltos nas estradas são relatados frequentemente e a disponibilização para pagamento com cartão garantirá ao funcionário operador do guichê e ao próprio motorista, maior segurança.

Dessa forma, o presente Projeto de Lei beneficiará e proporcionará maior comodidade a todos os usuários do sistema. Visto a relevância da matéria, é importante a aprovação do presente para que nossa população, apesar das restrições que os pedágios já impõem, possam exercer um pouco mais, seu direito de ir e vir nas rodovias brasileiras.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2015.

Deputado **Marcelo Belinati**
PP/PR

PROJETO DE LEI N.º 5.122, DE 2016 **(Do Sr. Celso Russomanno)**

Proíbe a instalação de "cancelas" nas Praças de Pedágio de rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8213/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica vedada às concessionárias de trechos de rodovias federais a instalação de dispositivos conhecidos como “cancelas” nos locais de cobrança de pedágio.

Parágrafo único. As cancelas já instaladas nas praças de pedágio deverão ser retiradas pelo concessionário no prazo de 6 (seis) meses da data de publicação desta Lei.

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto tem como objetivo prover mais segurança para os motoristas que utilizam as estradas de nosso País. A mudança proíbe a instalação de cancelas nas praças de pedágio. Uma série de falhas no sistema de abertura das cancelas põe em risco diariamente a vida do viajante.

Não são poucos os registros de acidentes que ocorrem em decorrência da não abertura da cancela existente nas praças de pedágio.

Edição do jornal Hoje de 17/04/15¹, relata um acidente ocorrido na BR-369, administrado pela concessionária Econorte, em São Paulo, onde um carro foi esmagado por dois caminhões porque a cancela não abriu. A equipe de televisão ficou observando o movimento e de 72 automóveis que passaram pela praça de pedágio, a cancela falhou 9 vezes.

Na mesma reportagem um motorista disse que já foi vítima de 8 cancelas que não se abriram.

Somente para se ter uma idéia em termos estatísticos, Segundo a Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), em 2010 foram registrados 1.076 acidentes de choques contra cancelas, o que representou 2,5% do total de acidentes naquele ano no estado de São Paulo. Em 2011, foram 794 acidentes².

Atualmente, a maioria das estradas pedagiadas americanas e europeias, que são equipadas com o sistema eletrônico de coleta de pedágio, não possuem a cancela de tráfego.

¹ <http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2015/04/tres-caminhoes-se-envolvem-em-acidente-em-praca-de-pedagio.html>

² Programa Debate Público, publicado em 16/02/12 - <http://debatepublico.com.br/noticia/cancelas-de-pedagios-causam-acidentes-em-rodovias-paulistas>

Nesse sentido, o governo do Estado de São Paulo vem implementando o programa Ponto a Ponto, onde a cobrança de pedágio será feita de forma eletrônica com a cobrança automática em dispositivo instalado nos automóveis

Por fim ressaltamos que o Art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro já pune aquele que avança o pedágio:

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Por esses motivos, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta sugestão de projeto de lei.

Sala das Sessões em 28 de abril de 2016.

Dep. CELSO RUSSOMANNO PRB/SP

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 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES**

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

PROJETO DE LEI N.º 9.782, DE 2018

(Do Sr. Aureo)

Institui a possibilidade de pagamento com cartão de débito nos postos de pedágio. (Pagamento Cartão Débito Pedágio).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2620/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º As concessionárias de rodovias federais devem permitir o pagamento de pedágio por meio de cartão de débito.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente proposta determina que os pedágios permitam o pagamento com cartão de débito, em benefício dos consumidores que ali passam diariamente e muitas vezes não possuem dinheiro em mãos.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2018

Deputado **AUREO**
Solidariedade/RJ

PROJETO DE LEI N.º 1.442, DE 2019

(Do Sr. Gutemberg Reis)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para prever formas de pagamento de pedágio em rodovia federal.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7452/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 37 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, em contrato de concessão rodoviária federal, esteja previsto que o concessionário tem a obrigação de oferecer aos usuários diversas formas de pagamento de pedágio.

Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 37.....

.....

Parágrafo único. No caso de concessões rodoviárias, o contrato estabelecerá, ainda, que o concessionário estará obrigado a oferecer ao usuário diversas formas de pagamento de pedágio, entre as quais:

- a) numerário em espécie;
- b) transferência eletrônica bancária, mediante uso de cartões de crédito ou débito;
- c) boleto bancário;
- d) Vale-Pedágio; e
- e) sistema de cobrança automática.”

Art. 3º O disposto no parágrafo único do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, passará a constar dos contratos de concessão rodoviária federal em vigor no prazo de cento e oitenta dias, contado da publicação desta Lei, promovendo-se, se necessário for, o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.

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

JUSTIFICAÇÃO

É dever da União, em respeito aos princípios da atualidade, da generalidade, da eficiência e da cortesia na prestação de serviços públicos, exigir do concessionário de rodovia federal que ofereça aos usuários várias formas de pagamento de pedágio, entre as quais, evidentemente, as que já são de uso comum, seja no próprio sistema rodoviário, seja no mercado geral de bens e de serviços.

Hoje, o pagamento de pedágio nas concessões rodoviárias da União é feito, basicamente, por meio de dinheiro em espécie e das chamadas “tags”, etiquetas eletrônicas, afixadas nos veículos, que permitem a transferência automática de valores para a concessionária, quando o usuário atravessa o sistema de leitura por antenas, instalado nas praças de cobrança.

Não são raras as situações, todavia, nas quais o usuário se vê diante da circunstância de não ter consigo nenhum desses meios de pagamento, o que o leva a não atravessar a praça de pedágio ou a atravessá-la de forma indevida, sujeitando-se a multa. Isso é um problema.

Ora, é preciso que o concessionário ofereça outras opções, já consagradas pelo uso. Destacamos, em especial, o pagamento com o uso de cartões, de débito ou crédito. Não se justifica, em face da ampla difusão desses meios de pagamento na sociedade brasileira, que os concessionários de rodovia não contem com eles.

Alega-se que o pagamento da tarifa com cartão pode aumentar o tamanho das filas nas praças de pedágio, por isso a decisão das empresas de não aceitar esse tipo de recurso. É preciso ter em mente, no entanto, que o processo de pagamento em dinheiro vivo na praça de pedágio pode levar tanto tempo quanto o que envolva o uso de cartão. A diferença substantiva somente existirá nos procedimentos durante os quais haja dificuldade de contato com a instituição financeira (sinal fraco ou inexistente na máquina leitora de cartões).

De todo modo, vale ressaltar que a ampliação das formas de pagamento será benéfica a todos: o empresário ganhará em segurança com a redução de dinheiro em espécie nas praças e facilitará o acesso do consumidor a seus serviços, estimulando a demanda; o usuário da rodovia poderá se livrar do incômodo de levar e manusear dinheiro vivo, no valor necessário para seus deslocamentos. Por fim, não se pode esquecer a vantagem advinda da redução das infrações por falta de pagamento e dos incômodos gerados aos que se esquecem de levar consigo papel moeda.

Por considerar que essa medida representa um avanço nas relações de consumo e na regulação dos serviços rodoviários, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2019.

Deputado GUTEMBERG REIS

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 IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção II
Das Concessões

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III
Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e para o transporte ferroviário e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital. (*[“Caput” com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)*)

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (*[Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da permissão;

II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V - as exigências de prestação de serviços adequados.

PROJETO DE LEI N.º 2.780, DE 2019

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Institui o crédito antecipado aos condutores nos pedágios de rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7452/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei visa obrigar as concessionárias de rodovias federais a dispor do serviço de aquisição de créditos antecipados para a cobrança de pedágios, sem qualquer tipo de custo adicional.

Art. 2º. Acrescenta texto a Lei 7.712, de 22 de dezembro de 1988, que dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias Federais, com o objetivo de disponibilizar o direito de o condutor adquirir créditos da cobrança do pedágio de forma antecipada, sem custo adicional por esse serviço.

Art. 3º. O artigo da Lei 7.712, de 22 de dezembro de 1988, que dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias Federais, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art.4-A. Obriga as concessionárias rodoviárias disporem de serviço de aquisição de cobrança do pedágio na modalidade pré-datada.

§1º. O condutor que optar pela aquisição antecipada de créditos para a cobrança de pedágio poderá dispor de cartão específico sem custo adicional.

§2º. Poderá o condutor optar pela aquisição de modelo próprio, vendido junto às concessionárias das rodovias.”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa obrigar as concessionárias de rodovias federais a dispor do serviço de aquisição de créditos antecipados para a cobrança de pedágios, sem qualquer tipo de custo adicional.

A realidade nas estradas brasileiras é precária, pois muito das rodovias federais ainda se encontram abandonadas e sucateadas, acontece que para haver qualquer modificação é necessário à cobrança a mais do pedágio.

Os transportadores de cargas já são beneficiados pela Lei 10.209 de 2001 que institui a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, o Vale-Pedágio obrigatório foi criado com o principal objetivo de atender a uma das principais reivindicações dos caminhoneiros autônomos: a desoneração do transportador do pagamento do pedágio.

Acaba que as concessionárias das rodovias federais acabam cobrando excessivamente e pega os condutores desprevenidos, sem estar com o dinheiro para o pagamento em mãos.

Para salvar o passeio dos motoristas esquecidos, algumas concessionárias emitem boletos bancários no valor da tarifa e o condutor pode pagar depois. Vale ressaltar que o processo não é muito rápido: é preciso preencher um formulário, ter o CPF consultado e esperar a impressão do boleto por pelo menos uma hora, o que atrasa bastante a viagem.

Ademais, a assessoria da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR) resalta que este não é um procedimento padrão. Cada empresa pode emitir, ou não, boletos nas praças de pedágio que administra.

Com isso, é de notória importância a modalidade de aquisição de créditos para a passagem em pedágios das rodovias federais, tendo em vista que muito das vezes condutores desprevenidos não possuem dinheiro físico, somente em moeda eletrônica.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Comissões, em 9 de maio de 2019.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

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 7.712, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1988
(Revogada pela Lei nº 8.075, de 16 de Agosto de 1990)

Dispõe sobre a cobrança de pedágio nas Rodovias Federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei disciplina a cobrança de pedágio pela utilização de rodovias federais, pontes e obras de arte especiais que as integram.

Art. 2º Contribuinte do pedágio é o usuário de rodovia federal sob jurisdição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER.

Art. 3º O montante calculado para ser arrecadado com o pedágio não poderá ultrapassar ao necessário para conservar as rodovias federais, tendo em vista o desgaste que os veículos automotores, utilizados no tráfego, nelas provocam, bem como a adequação dessas

rodovias às necessidades de segurança do trânsito.

Parágrafo único. Fica aprovada a tabela anexa de valores do pedágio, para o exercício de 1989, que será anualmente ajustada na lei de diretrizes orçamentárias.

Art. 4º A forma de cobrança será disciplinada em regulamento da presente Lei, nos termos do inciso IV do art. 84 da Constituição.

Parágrafo único. Os Postos vendedores de combustíveis poderão ser utilizados como pontos de venda dos bilhetes de pedágio.

Art. 5º Quando o veículo for encontrado trafegando em rodovia federal sem o comprovante do pagamento do pedágio ou fora do período de tolerância de três dias de sua validade, o usuário sujeitar-se-á ao recolhimento de seu valor, acrescido de multa equivalente a 100% (cem por cento), calculada sobre o valor atualizados.

§ 1º O disposto neste artigo não será aplicável em trecho de rodovia federal que se encontre sob jurisdição do Estado ou do Município, ou em trecho situado no perímetro urbano do Município onde o veículo esteja licenciado.

§ 2º (VETADO).

Art. 6º O produto da arrecadação somente poderá ser aplicado no custeio de despesas com a execução dos serviços de que trata o art. 3º supra, previstos nos orçamentos anuais ou em créditos adicionais.

§ 1º No exercício de 1989 e até o montante disponível, a aplicação atenderá aos seguintes programas:

- Conservação 22%
- Restauração / Melhoramento 50%
- Adequação de capacidade 20%
- Operação do Sistema 8%

§ 2º Em qualquer hipótese, é vedada a aplicação dos recursos provenientes do pedágio em despesas com pessoal.

Art. 7º A implantação, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, do pedágio instituído nesta Lei, implicará suspensão do atualmente exigido em praças ou barreiras instaladas ao longo das rodovias federais.

Art. 8º Os recursos provenientes do pedágio serão recolhidos através do Tesouro Nacional, como receita orçamentária da União, nos termos do Decreto-Lei nº 1.755, de 31 de dezembro de 1979.

Art. 9º O Poder Executivo baixará as normas que se façam necessárias à execução desta Lei.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília 22 de dezembro de 1988; 167º da Independência e 100º da República.

JOSÉ SARNEY

José Reinaldo Carneiro Tavares

LEI Nº 10.209, DE 23 DE MARÇO DE 2001

Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 2.107-12, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a

seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se embarcador o proprietário originário da carga, contratante do serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 3º Equipara-se, ainda, ao embarcador:

I - o contratante do serviço de transporte rodoviário de carga que não seja o proprietário originário da carga;

II - a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por transportador autônomo.

Art. 2º O valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias.

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório de embarque. [\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002\)](#)

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.583, DE 2019

(Do Sr. Baleia Rossi)

Altera a Lei 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, no sentido de permitir a passagem livre de veículos que usa o sistema de cobrança automática em praça de pedágio

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8213/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 35 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do inciso XIX com a seguinte redação:

“Art. 35.....

.....

XIX – Obrigatoriedade de manter passagens livres de obstáculos, tais como cancelas ou similares, em todas as cabines de cobrança automática, e que seja capaz de identificar e processar a passagem de veículos em movimento a uma velocidade mínima de 40 (quarenta) quilômetros por hora.” NR

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É notório o aumento progressivo do número de veículos em circulação no Brasil. Por conseguinte, o seu fluxo nas rodovias tem se sido cada dia mais intenso, tornando frequentes os ditos “congestionamentos.”

Com a instalação das praças de pedágios nas rodovias concedidas, criou-se mais um fator de interveniência no fluxo de veículos que trafegam por essas rodovias, tendo em conta os procedimentos de paradas para pagamento das tarifas correspondentes.

Um dos efeitos adversos decorrentes dos procedimentos tradicionais nas praças de pedágios é o aumento da ocorrência de colisões entre veículos contidos pelos obstáculos fixos ou móveis instalados nas rodovias concedidas.

Por outro lado, a adoção de novas tecnologias permite a utilização de meios de pagamento e controle de fluxo de forma automatizada, dando ensejo à implementação de cobrança eletrônica de pedágio e controle de acesso, realizado mediante uso de tecnologia de radiofrequência para a identificação automática de veículos, antes mesmo de cruzar a zona de pedágio.

Assim, a utilização de sistemas automatizados certamente traz significativos ganhos de eficiência com agilização da passagem dos veículos e redução dos engarrafamentos próximos às estações de pedágio, sobretudo nas rodovias de maiores tráfegos, na medida em que propicia a dispensa de uso de cancelas para os usuários que utilizam os mecanismos tecnológicos compatíveis com a cobrança eletrônica.

A propósito disso, já é realidade algumas experiências que caminham nessa direção, a exemplo das modalidades de planos como o “Sem Parar”, “Via Fácil” e “Onda Livre”, em diversas localidades.

Assim, vislumbrando ganhos de eficiência no sistema tráfego nas rodovias e, principalmente, a redução do número de acidentes em decorrência da retirada dos obstáculos acima mencionados, apresento o presente projeto, como uma das formas de contribuir para a melhoria do fluxo de veículos nas praças de pedágios, em benefício de todos os usuários do transporte rodoviário.

Ante o exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a apreciação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2019.

Deputado BALEIA ROSSI
MDB - SP

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 IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas
.....

Subseção II
Das Concessões

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência. (*[“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 752, de 24/11/2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5/6/2017](#)*)

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. (*[Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: (*[“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)*)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; (*[Inciso](#)*)

acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

VI - (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO)

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

.....
.....

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.

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;

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.392, DE 2020

(Do Sr. JHC)

Acrescenta o artigo 13-A à lei 10.233/2001 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" para obrigar que os atos realizados com base naquela lei obriguem os concessionários, permissionários e autorizados a aceitarem meios magnéticos - cartão de crédito - de pagamento, sem prejuízo de outras formas de pagamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1442/2019.



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

Projeto de Lei nº/2020
(Do Sr. JHC)

Acrescenta o artigo 13-A à lei 10.233/2001 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” para obrigar que os atos realizados com base naquela lei obriguem os concessionários, permissionários e autorizados a aceitarem meios magnéticos – cartão de crédito - de pagamento, sem prejuízo de outras formas de pagamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A lei 10.233/2001 passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

Art. 13-A Os atos de concessão, permissão e autorização exigirão dos respectivos concessionários, permissionários e autorizados que o pagamento pela utilização dos serviços dos usuários, notadamente pedágios e passagens, possa, sem prejuízo das demais modalidades, ser feito por meio magnético – cartão de crédito ou débito.

Parágrafo único. Este artigo se aplica aos atos de concessão, permissão e autorização vigentes, os quais terão 90 (noventa) dias, a partir da publicação desta lei, para se adequarem.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Anualmente a utilização de cartões como forma de pagamento cresce, em média, 16%. Seja pela praticidade, ou mesmo pela segurança.

Gabinete 958 | Anexo IV | Câmara dos Deputados
E-mail: dep.jhc@camara.leg.br
Telefone: (61) 3215-5958

Câmara dos Deputados - Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Brasília -
DF - Brasil - CEP 70160-900
CNPJ: 00.530.352/0001-59

Apresentação: 18/06/2020 10:09

PL n.3392/2020

Documento eletrônico assinado por JHC (PSB/AL), através do ponto SDR_56167, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato de 2016.





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal JHC

Por essas características, essa forma de pagamento é aceita nos mais diversos empreendimentos, desde compras de grande vulto ou mesmo ambulantes.

Assim, apresenta-se incoerente que pedágios ou passagens relativos a essas concessões, permissões e autorizações não possam ser quitados por via magnética.

A proposição em tela, portanto, visa corrigir essa distorção, tanto beneficiando os usuários, como as próprias empresas que operem esses empreendimentos, já que a tendência é de uma maior afluência de usuários decorrente da pulverização das formas de pagamento.

Sala das Sessões, em de de 2020.


JHC
Deputado Federal

Apresentação: 18/06/2020 10:09

PL n.3392/2020

Documento eletrônico assinado por JHC (PSB/AL), através do ponto SDR_56167,
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato
da Mesa n. 80 de 2016.



Gabinete 958 | Anexo IV | Câmara dos Deputados

E-mail: dep.jhc@camara.leg.br

Telefone: (61) 3215-5958

Câmara dos Deputados - Palácio do Congresso Nacional - Praça dos Três Poderes - Brasília -

DF - Brasil - CEP 70160-900

CNPJ: 00.530.352/0001-59

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 IV
 DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II
Das Diretrizes Gerais

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de: (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; (Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

b) prestação regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros desvinculados da exploração de infraestrutura; (Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

V - autorização, quando se tratar de: (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros; (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; (Alínea acrescida pela Medida

Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente. (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. (Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea "d" do inciso V do *caput*, operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura. (Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: (“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário; (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.643, DE 2020

(Do Senado Federal)

OFÍCIO Nº 71/24 - SF

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para prever a possibilidade do uso de meios de pagamento digitais para pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.

EM DECORRÊNCIA DESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA PASSA A TRAMITAR EM REGIME DE PRIORIDADE.

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para prever a possibilidade do uso de meios de pagamento digitais para pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-A:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais licitados após 1º de janeiro de 2025 deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por todos os meios de pagamento digitais cuja aceitação seja autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nos termos da regulação, desde que não haja acréscimo na tarifa de pedágio cobrada ao consumidor.

§ 1º Os contratos de concessão de rodovias federais em vigor aplicarão a obrigação de que trata o caput, gradualmente, a partir das revisões quinquenais subsequentes a 1º de janeiro de 2026.

§ 2º A obrigação de que trata o caput será monitorada por meio da prestação de contas de que trata o art. 15 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na forma de relatório circunstanciado dos meios de pagamento digitais, em substituição ao papel moeda, dos usuários às concessionárias rodoviárias federais, por concessionária e por tipo de pagamento, inclusive cartões de crédito e de débito.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 14 de março de 2024.

Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13;8987
LEI Nº 13.848, DE 25 DE JUNHO DE 2019	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201906-25;13848

PROJETO DE LEI N.º 727, DE 2021

(Do Sr. Helio Lopes)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre formas de pagamento de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1442/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. HELIO LOPES)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre formas de pagamento de pedágio.

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 que o concessionário de rodovia tem a obrigação de oferecer aos usuários formas de pagamento de pedágio alternativas ao dinheiro em espécie, estando incluída entre elas mediante uso de cartões de crédito ou débito e o PIX.

Art. 2º 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 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, e, na elaboração dos contratos, de prever que o concessionário tenha a obrigação de oferecer aos usuários formas de pagamento de pedágio alternativas ao dinheiro em espécie, estando incluída entre elas, necessariamente, a transferência eletrônica bancária, mediante uso de cartões de crédito ou débito.

.....” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovia federal que estejam em vigor serão adaptados ao que dispõe o § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, no prazo de cento e vinte dias, contado da publicação desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

O uso de cartões de débito e de crédito para a realização de pagamentos por serviços e bens está, há muito, disseminado no País. Hoje, até mesmo no comércio ambulante é comum se admitir a transferência eletrônica, o que confere segurança para quem vende e comodidade para quem compra.

Nas concessões rodoviárias federais, no entanto, a prática não tem lugar. O pagamento de pedágio se dá em moeda corrente, que é de curso forçado, ou por intermédio do sistema automático de cobrança, baseado no uso de etiquetas eletrônicas que permitem a transferência automática de valores para a concessionária, tão logo o veículo atravesse o sistema de leitura por antenas, instalado nas praças de pedágio.

Isso vem acontecendo, em primeiro lugar, porque não existe nenhuma obrigação contratual no sentido de exigir do concessionário que admita pagamento mediante cartões de débito ou crédito. Em segundo lugar, porquanto a adesão voluntária a esses meios de pagamento, o que seria bastante natural em vista da enorme difusão que têm, parece não interessar aos concessionários. A preocupação deles, segundo se sabe, é que pagamentos feitos com o uso de cartão provoquem filas nas praças de pedágio, motivo pelo qual o regulador pode lhes aplicar sanção. Outro aspecto que os desestimula é a perda de parcela da remuneração com o pedágio, retida pela instituição financeira a título de taxa de serviço pelo uso do sistema de crédito.

Em vista desse quadro, e do evidente benefício que a alternativa de se pagar o pedágio com cartão de débito ou crédito representa para o usuário, o melhor é que o legislador defina, de uma vez por todas, que essa modalidade de pagamento deve ser oferecida pelas empresas concessionárias. Em face da obrigação legal, a regulação deve se adaptar, promovendo ajustes contratuais a fim de compensar eventuais custos que decorram da adoção dos novos meios de pagamento e de bem dosar os parâmetros relacionados às filas nas praças de pedágio, por exemplo,



estipulando tolerância maior para as que se formarem diante de cabines dedicadas a pagamento com cartões.

Enfim, por achar que a medida aqui proposta representa um avanço nas relações de consumo e na regulação das concessões rodoviárias federais, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado **HELIO LOPES**



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

.....

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](#)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.967, DE 2021

(Do Sr. David Soares)

Dispõe sobre o pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou de crédito nas rodovias que estejam no regime de concessão.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1442/2019.



PROJETO DE LEI Nº DE 2021.

Dispõe sobre o pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou de crédito nas rodovias que estejam no regime de concessão.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclui o inciso IV, no artigo 37, da Lei nº 10.233 de 2001 com a presente redação:

IV - Permitir e informar ao usuário o aceite do cartão de débito ou crédito das operadoras e bandeiras existentes no território nacional, como forma de pagamento da tarifa de pedágio.

Art. 2º Esta lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215522360500>

Anexo IV – Gabinete 741 – Tels. (61) 3215.5741 / 3215-3741 - CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br





Justificativa

A utilização do dinheiro como moeda digital é a principal contribuição das bandeiras de cartões de crédito para incentivar a economia. O cartão de crédito é um meio de pagamento muito utilizado no Brasil.

Hoje, na maioria dos países, os cartões de crédito são emitidos com um chip (circuito integrado, como chama o Banco Central) que armazena as informações do usuário e faz as verificações necessárias para que a transação seja segura; a senha existe para autorizar o acesso a tais informações. Em outras palavras, todos os dados armazenados no chip são verificados com o adquirente, bandeira e emissora para que a transação seja aprovada. Tudo isso com a autorização do cliente.

“Uma das principais vantagens do cartão em relação ao dinheiro é a segurança. Além disso, fica mais fácil de organizar e consultar as finanças, porque está tudo arquivado na fatura ou extrato”, diz Otávio Machado, bacharel em economia e team leader da equipe de crédito da fintech Creditas.

Por questões que envolvem principalmente a segurança dos consumidores, muitos preferem utilizar cartões como forma de pagamento. Isso faz com que os prestadores de serviços e empresas precisem cada vez mais acompanhar essa demanda, disponibilizando maquininhas e aceitando as mais diversas bandeiras de cartão de crédito e débito.

A Visa publicou o estudo *Visa Back to Business* onde avalia a drástica migração para o comércio digital em resposta à pandemia de COVID-19, impulsionada, em grande parte, pela mudança nas expectativas dos consumidores e sua busca por um momento de pagamento seguro e sem contato. Segundo o estudo realizado em oito países com consumidores e micro e pequenas empresas (PMEs), 73% dos brasileiros mudaram seu método de pagamento para reduzir o contato e 84% das PMEs brasileiras tentaram uma nova estratégia para manter seu negócio nos trilhos, enquanto 67% das PMEs no mundo todo fizeram o



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215522360500>

Anexo IV – Gabinete 741 – Tels. (61) 3215-5741 / 3215-3741 - CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal David Soares

Apresentação: 25/08/2021 15:14 - Mesa

PL n.2967/2021

mesmo. Mais de 78% dos consumidores brasileiros estão usando menos dinheiro – ou eliminaram totalmente seu uso – desde o início da pandemia.

Os consumidores brasileiros também estão adotando o digital. Quase três quartos (73%) dos consumidores brasileiros mudaram seu método de pagamento desde o início da COVID-19; 56% compram on-line sempre que possível, e 43% usam pagamentos por aproximação. A maioria dos consumidores eliminou ou diminuiu o uso de dinheiro (78%)¹.

Diante do exposto, é imprescindível a aprovação do presente projeto para permitir ao usuário o aceite do cartão de débito ou crédito das operadoras e bandeiras existentes no território nacional, como forma de pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias em rodovias que estejam no regime de concessão.

Certo do mérito da proposição, solicito o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala de comissões , agosto de 2021.

Deputado David Soares - DEM/SP

¹<https://mercadoeconsumo.com.br/2020/08/21/78-dos-consumidores-eliminaram-ou-diminuiram-o-uso-de-dinheiro-durante-a-pandemia/>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215522360500>

Anexo IV – Gabinete 741 – Tels: (61) 3215.5741 / 3215-3741 - CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br



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 IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas
.....

Subseção II
Das Concessões
.....

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III
Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e para o transporte ferroviário e pela ANTAQ aplicar-se-ão à

prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital. (*“Caput” com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*)

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (*Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

- I - o objeto da permissão;
- II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;
- III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;
- IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e
- V - as exigências de prestação de serviços adequados.

PROJETO DE LEI N.º 3.303, DE 2021

(Do Sr. Alexandre Frota)

Dispõe sobre a instalação de equipamento para recebimento do pagamento efetuado por cartão magnético de débito e/ou de crédito nas praças de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1442/2019.



PROJETO DE LEI Nº DE 2021

(Deputado Alexandre Frota)

Dispõe sobre a instalação de equipamento para recebimento do pagamento efetuado por cartão magnético de débito e/ou de crédito nas praças de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo 1º - Obriga as praças de pedágio instaladas no país, habilitar a possibilidade do pagamento por meio de cartão de crédito ou débito, de todas as empresas administradoras de cartões.

Artigo 2º - Todos os guichês de cobrança de tarifa de pedágio devem ter o equipamento apropriado para a execução do Art. 1º desta Lei.

Artigo 3º - As concessionárias ficam proibidas de cobrarem valores diferentes entre as modalidades de pagamentos.

Artigo 4º - A presente lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Frota
Câmara dos Deputados - Anexo IV - 2º andar - Gabinete 216 - 70160-900 Brasília -DF
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/> DP17079264900
Tel (61) 3215-5216 - Fax (61) 3215-2216 - dep.alexandrefrota@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Alexandre Frota – PSDB/SP

Apresentação: 24/09/2021 13:56 - Mesa

PL n.3303/2021

As formas de pagamento de qualquer serviço devem estar em consonância com os avanços tecnológicos existentes.

A iniciativa que determina a aceitação de todas as bandeiras que administram cartões de crédito ou débito busca pois muitos usuários que transitam pelas rodovias, hoje em dia, não carregam dinheiro para efetuar o pagamento da tarifa.

Esta propositura também tem o condão de garantir a segurança nos pedágios, diminuindo a circulação de dinheiro em espécie, desta forma diminuiria a possibilidade de ações criminosas nestes locais.

Deve-se levar em consideração que, dependendo do trajeto a ser percorrido pelo usuário os valores dos pedágios podem chegar a somas exorbitantes o que é absolutamente incompatível com o padrão médio de renda da população.

É de extrema importância que as administradoras de rodovias disponibilizem essa praticidade em suas praças de pedágio, uma vez que o pagamento eletrônico faz parte do cotidiano de todos e dos que aqui transitam.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sala das Sessões em, de setembro de 2021

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Frota
Câmara dos Deputados - Anexo IV - 2º andar - Gabinete 216 - 70160-900 Brasília -DF
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/>
Tel (61) 3215-5216 - Fax (61) 3215-2216 - dep.alexandrefrota@camara.leg.br



PROJETO DE LEI N.º 3.726, DE 2021

(Do Sr. Bozzella)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre meios de pagamento em praça de cobrança de pedágio.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3303/2021.



PROJETO DE LEI Nº , DE 2021
(Do Sr.BOZZELLA)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre meios de pagamento em praça de cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 3º da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, com o intuito de determinar que o pagamento da tarifa de pedágio possa se dar por outros meios, além dos definidos em contrato, até que seja implementado o sistema de livre passagem.

Art. 2º A Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º.....

.....

§ 4º Enquanto não implementado o sistema de livre passagem, o concessionário deverá admitir o pagamento da tarifa de pedágio pelos seguintes meios, além dos previstos em contrato:

I – transferência eletrônica bancária;

II – cartão de débito;

III – cartão de crédito;

IV – outros arranjos de pagamentos admitidos na legislação própria, inclusive os instituídos pelo Banco Central do Brasil.





§ 5º O concessionário poderá restringir o pagamento da tarifa de pedágio pelos meios relacionados no § 4º a cabines específicas, devendo indicar ao usuário a localização delas.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A recente publicação da Lei nº 14.157, de 2021, abriu espaço para a adoção de novo sistema de cobrança de pedágio nas rodovias do País: o *free flow*, ou sistema de livre passagem, que permite a retirada das praças de cobrança e relaciona o valor do pagamento à efetiva quilometragem rodada.

Porém, enquanto esse sistema não se torna realidade, cumpre ao legislador contribuir para que o modelo atual seja aperfeiçoado. Isso implica, necessariamente, no aumento do número de opções de pagamento de pedágio hoje disponíveis: dinheiro em espécie e cobrança eletrônica mediante o uso de *tag*.

Nos contratos de concessão rodoviária vigentes, não se previu formas alternativas de pagamento de pedágio, que há muito tempo são de uso comum, caso dos cartões de crédito e débito e das transferências eletrônicas bancárias. Recentemente, o Banco Central criou o Pix, instrumento cujo uso já está difundido na população.

É hora, portanto, de a legislação abrigar essas novas formas de pagamento nas concessões rodoviárias, a fim de facilitar a vida dos usuários, que cada vez mais se distanciam do dinheiro físico, adotando a conveniência dos meios eletrônicos.

Nesse sentido, a proposição relaciona os principais meios de pagamento alternativos ao dinheiro em espécie, fixando que o concessionário passe a aceitá-los nas praças de cobrança de pedágio. A proposta permite que o concessionário direcione a cabines específicas os usuários que desejarem pagar por





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do deputado **Bozzella** – PSL/SP

meios alternativos, a fim de não criar congestionamento em todas as cabines de cobrança.

Considerando o benefício que a medida trará aos usuários de rodovias, peço o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado BOZZELLA

2021-12390



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bozzella

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213837494700>

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 582 | CEP 70160-900 – Brasília/DF

Tels (61) 3215-5582 – Fax (61) 3215-5582 | dep.bozzella@camara.leg.br



* CD 213837494700 *
exEdit

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 14.157, DE 1º DE JUNHO DE 2021

Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, 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 livre passagem 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.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem.

§ 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 livre passagem, 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. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.115.....

§ 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 livre passagem." (NR)

"Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos:

....." (NR)

"Art. 209-A. 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:

Infração - grave;

Penalidade - multa."

"Art.320.....

§ 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A

deste Código, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo."
(NR)

Art. 3º Os arts. 24 e 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.24.....

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas;

....." (NR)

"Art.26.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

....." (NR)

Art. 4º (VETADO).

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

Brasília, 1º de junho de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Paulo Guedes

Tarcisio Gomes de Freitas

André Luiz de Almeida Mendonça

PROJETO DE LEI N.º 4.112, DE 2021

(Do Sr. José Nelto)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre a obrigatoriedade de instalação de equipamento para recebimento do pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou crédito, em praça de cobrança.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3303/2021.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. JOSÉ NELTO)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre a obrigatoriedade de instalação de equipamento para recebimento do pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou crédito, em praça de cobrança.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 3º da Lei nº 14.157, de 1º de julho de 2021, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de equipamento para recebimento do pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou crédito, em praça de cobrança.

Art. 2º A Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com a seguintes redações:

“Art. 3º

.....

§4º O concessionário deverá admitir o pagamento da tarifa de pedágio por meio de cartão de débito ou crédito, das operadoras e bandeiras existentes no território nacional, bem como por meio de Pagamento Eletrônico Instantâneo (PIX), entre outros meios previstos em contrato.

§5º Mesmo para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas firmados anteriormente à publicação desta Lei, o sistema de pagamento por cartão de débito ou crédito, bem como via



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219364463400>



PIX, deverá ser implementado, ainda que o seja por meio de celebração de termo aditivo.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Quem precisa realizar qualquer tipo de pagamento já deve ter percebido: estamos passando por uma nova revolução tecnológica.

Diariamente são noticiadas novas ferramentas como meio de pagamento digital, em substituição à forma que anteriormente era a mais utilizada, o pagamento em dinheiro.

Os meios de pagamento sofreram muitas transformações. Essa troca comercial começou com o escambo, passou a ser feita pela moeda, depois por papel moeda, que era até recentemente o meio mais utilizado como fonte de pagamento.

Contudo, uma inovação - já não tão nova - mudou essa realidade. Entre os principais meios de pagamento utilizados na atualidade, estão o uso do cartão (crédito e/ou débito) e via PIX.

Uma das principais vantagens dessas ferramentas de pagamento, é a segurança. É inegável que andar com dinheiro em espécie, em mãos, acaba expondo a pessoa a um risco muito maior.

Ademais, quando o pagamento é realizado por meio de cartão e/ou PIX, há uma facilidade maior para que o titular do pagamento possa se organizar e manter arquivado o comprovante do pagamento.

Alheio à toda essa evolução, as Concessionárias que exploram as rodovias brasileiras, como regra, somente admitem que o pagamento da tarifa seja realizado por meio de papel moeda (dinheiro – espécie).

Nesse sentido, é muito comum ver reclamações de consumidores, entre os quais se inclui este Parlamentar, ante a dificuldade de dispor de valores em espécie para o pagamento da tarifa, seja por esquecimento,

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219364463400>



ou mesmo por cuidar-se de urgência em que não se teve tempo de “sacar” os valores, ou por quaisquer outros motivos.

Afinal, qual é a justificativa para que as Concessionárias possam aceitar apenas o papel moeda como meio de pagamento?

Portanto, tenho certo que esta proposição é meritória e deve ser aprovada, pelo que solicito o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(Pode/GO)



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 14.157, DE 1º DE JUNHO DE 2021

Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 3º Os arts. 24 e 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.24.....

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas;
NR)

"Art.26.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.
(NR)

Art. 4º (VETADO).

.....

PROJETO DE LEI N.º 142, DE 2022

(Do Sr. Felipe Rigoni)

Dispõe obrigatoriedade às concessionárias de rodovias quanto ao oferecimento de arranjo de pagamento instantâneo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7452/2010.

PROJETO DE LEI N° , de 2022

Dispõe obrigatoriedade às concessionárias de rodovias quanto ao oferecimento de arranjo de pagamento instantâneo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe obrigatoriedade às concessionárias de rodovias quanto ao oferecimento de arranjo de pagamento instantâneo.

Art. 2º O art. 26 da Lei N° 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 26.

§ 7º As concessionárias de rodovias disporão, aos usuários, arranjo de pagamento instantâneo para adimplemento da tarifa de pedágio." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A ordenação dos transportes rodoviários brasileiros detém robusta participação privada, principalmente quanto à operação das rodovias. Notório que as rodovias consubstanciam relevantes serviços públicos pautados pela eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nas tarifas¹, razões pelas quais o desenho jurídico do sistema rodoviário percebe notável incremento, principalmente em virtude dos movimentos regulatórios da Agência Nacional do Transporte Terrestre.

Sobre melhoras na prestação de serviços públicos, incluídos os rodoviários, dispõe a Lei do Governo Digital diversos princípios e diretrizes relativas à desburocratização e modernização do acesso de usuários aos serviços. Em nossa

¹ Lei 10.233/2001 - Art. 20, II, "a".



cognição, as concessões rodoviárias não se afastam das disposições desse paradigmático conjunto de normas, o que aduz a iniciativa em epígrafe.

Dessa forma, com vistas à digitalização e modernização dos instrumentos de pagamento dos serviços públicos rodoviários, dispõe-se que deve a concessionária ofertar, ao usuário, sistema instantâneo de pagamento, a fim de se otimizar o processo de adimplemento da política tarifária. Ainda, espera-se que positiva externalidade da proposta resulte em eliminação ou diminuição de filas destinadas ao pagamento dos pedágios.

Em tempo, lembra-se a lei de reestruturação dos transportes terrestre e aquaviário já bem dispõe sobre eficiente e retributivo adimplemento dos serviços rodoviários², o que denota a juridicidade e harmonia deste projeto de lei, requisitos indissociáveis de efetiva norma jurídica. Sendo assim, clamo o apoio dos pares neste projeto que lhes apresento.

DEPUTADO FELIPE RIGONI

AUTOR

² "Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais: (...) IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência (...)."



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* deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021\)*](#)

§ 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. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)](#)

XXIX - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.047, de 24/8/2020\)](#)

XXX - fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar práticas anticoncorrenciais, especialmente no tocante à má-fé na oferta de embarcações que não atendam adequadamente às necessidades dos afretadores na hipótese prevista no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.301, de 7/1/2022\)](#)

§ 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 [\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 897, DE 2022

(Do Sr. José Medeiros)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre uso de equipamento ou dispositivo veicular necessário para o processo de identificação automática na cobrança de pedágio

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3726/2021.



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

Apresentação: 12/04/2022 11:12 - Mesa

PL n.897/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022
(Do Sr. JOSÉ MEDEIROS)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para dispor sobre uso de equipamento ou dispositivo veicular necessário para o processo de identificação automática na cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que *“Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem”*, com o intuito de impedir que recaia sobre o usuário da rodovia ou via urbana ônus pelo uso de equipamento ou dispositivo veicular necessário para o processo de identificação automática na cobrança de pedágio.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º.....

.....

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem, que deverá iniciar em todas as praças em no máximo um ano, prazo este dividido à metade para a regulamentação e a sua efetivação pelo Concessionário, sob pena de diminuição do valor da tarifa progressivamente em 5% ao mês, em desfavor da Administração



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224431300300>



Pública ou do Concessionário conforme a responsabilidade pelo atraso.

§ 3º Se o processo de identificação automática a que se refere o § 1º requerer a instalação de equipamento ou dispositivo apropriado em veículo de usuário da rodovia ou da via urbana, a este caberá a respectiva despesa inicial, mas, ao concessionário, qualquer outra que se relacione à utilização continuada de referido equipamento ou dispositivo, ainda que contrate com terceiro a totalidade ou parte da gestão do sistema de livre passagem.

§ 4º 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 livre passagem, a regulamentação prevista no § 2º deste artigo deverá prever a possibilidade de celebração de termo aditivo para viabilizar a concessão de:

I – benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais serão condicionados e limitados ao abatimento de tributos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia;

II – gratuidade no uso efetivo ou potencial de equipamento ou dispositivo requerido por sistema de cobrança automática de pedágio, o qual o usuário tenha instalado em seu veículo, sem prejuízo da cobrança dos valores devidos de pedágio.”
(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Em alguns anos, é bastante provável que quase toda cobrança de pedágio em rodovias e vias urbanas seja feita automaticamente, por meio da tecnologia do chamado “sistema de livre passagem”, de que trata a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021. A primeira rodovia na qual será empregado tal

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224431300300>



sistema é a BR-116, trecho entre RJ e SP – Via Dutra, conforme previsto nos termos da nova concessão, a ser explorada pela empresa CCR.

Muito embora a adoção desse sistema represente avanço considerável em termos de praticidade para o usuário e de eficiência para a gestão do uso da via, como já se vê em outros países, há receio de que custos indevidos sejam imputados àqueles que utilizarem o sistema, uma vez que o método de cobrança, no Brasil, ainda não foi definido, o que só deve acontecer depois de o Poder Executivo regulamentar a Lei 14.157/21.

Teme-se que se repita o que já acontece nas concessões em vigor: para se beneficiar da cobrança automática de pedágio, atravessando as cancelas sem interrupção da marcha do veículo, o usuário precisa adquirir uma *tag* que, instalada no veículo, permita identificá-lo na praça de pedágio. Ocorre que, junto com o débito referente aos pedágios propriamente ditos, segue para os contratantes uma taxa mensal de manutenção, cujo valor varia de acordo com cada uma das várias empresas que exploram esse segmento, ofertando planos pré-pagos e pós-pagos.

Não se considera justo que, para modernizar o arcaico sistema de cobrança de pedágio em vigor no País, o usuário de rodovia seja mais uma vez chamado a arcar com custos que poderiam perfeitamente compor as obrigações contratuais dos concessionários.

A proposta aqui apresentada nada mais faz do que determinar que os custos pela utilização continuada de equipamentos ou dispositivos que devam ser instalados em veículo, por força do sistema de livre passagem, não recaiam sobre os usuários, mas sobre o concessionário, aquele que mais vai se favorecer do novo tipo de cobrança. No caso da simples aquisição desses itens, a despesa ficaria a cargo do proprietário do veículo.

Para que não se prejudiquem os que usam rodovia nas quais vigora sistema convencional de cobrança de pedágio, o projeto também prevê que se atualizem os contratos de concessão vigentes, para que o uso de *tags* não implique o pagamento de taxa de adesão, taxa mensal ou qualquer outro tipo de modalidade de cobrança que não diga respeito tão somente ao valor do pedágio devido.



Sendo o que se tinha a dizer, pede-se o apoio da casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ MEDEIROS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224431300300>



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 14.157, DE 1º DE JUNHO DE 2021

Altera as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem, 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 livre passagem 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.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará o sistema de livre passagem.

§ 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 livre passagem, 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. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 115.....
"

§ 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 livre passagem." (NR)

"Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos:

....." (NR)

"Art. 209-A. 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:

Infração - grave;

Penalidade - multa."

"Art. 320.....

§ 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A deste Código, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo." (NR)

Art. 3º Os arts. 24 e 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24.....

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas;
 " (NR)

"Art. 26.....

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.
 " (NR)

Art. 4º (VETADO).

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

Brasília, 1º de junho de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
 Paulo Guedes
 Tarcísio Gomes de Freitas
 André Luiz de Almeida Mendonça

PROJETO DE LEI N.º 2.335, DE 2023

(Do Sr. Rodrigo Gambale)

Determina, a todas as concessionárias de pedágio, a retirarem de suas praças as cancelas da faixa destinada a veículos que utilizam sistema de cobrança automática eletrônica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8213/2014.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Rodrigo Gambale – PODE/SP

PROJETO DE LEI Nº ____ DE 2023
(Do Sr. Deputado Rodrigo Gambale)

Determina, a todas as concessionárias de pedágio, a retirarem de suas praças as cancelas da faixa destinada a veículos que utilizam sistema de cobrança automática eletrônica.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º - Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 94 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - “Institui o Código de Trânsito Brasileiro” -, para determinar, a todas as concessionárias de pedágio, a retirarem de suas praças as cancelas da faixa destinada a veículos que utilizam sistema de cobrança automática eletrônica.

Art. 2º - O art. 94 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo segundo, passando o atual parágrafo único a constituir parágrafo primeiro:

“Art.94.....

§1º.....

§ 2º determina-se, a retirada de todas as cancelas nas praças de cobrança de pedágio, ou de qualquer dispositivo com função análoga em faixa da via que esteja dedicada aos veículos integrados a sistema de arrecadação eletrônica automática. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor depois de decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Rodrigo Gambale – PODE/SP

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei procura facilitar o fluxo de trânsito, bem como, a segurança dos usuários/motoristas que fazem uso de sistemas de arrecadação eletrônica automática em praças de pedágios.

Assim, com a retirada das cancelas das cabines de cobrança eletrônica dos pedágios evitamos acidentes e aumentamos a autonomia do fluxo de trânsito, pois, os motoristas poderão passar direto pela via da praça sem precisar parar e aguardar a identificação do veículo, visto que, o sistema de cobrança das praças permite a identificação instantânea.

O sistema tem acarretado acidentes, por apresentar falhas, pois, em certos casos, não identifica o tag de leitura (dispositivo fixado dentro do veículo) e, com isso, acaba que a cancela também não abre, "colocando motoristas em risco".

Por outro lado, a retirada do objeto vai contribuir, justamente, com o mais importante que é a proteção a vida, a prevenção de acidentes de trânsito, garantindo a proteção à integridade física dos usuários do sistema viário.

Vejamos, “somente no estado de São Paulo em relação às praças de pagamento automático, a ARTESP informa que mantém monitoramento dos números de acidentes registrados, por meio do Centro de Controle de Informações (CCI). Até maio deste ano, foram registrados 134 acidentes em pistas de pagamento em praça de pedágio automático, o que representa 26% a mais do que no mesmo período de 2020, quando foram registrados 106 acidentes.

Entre janeiro e dezembro de 2020, ocorreram 293 acidentes. Nos anos de 2019 e 2018, foram 346 e 443 acidentes, respectivamente. Até o momento, no ano de 2021 mais de 309,27 milhões de veículos passaram nas cancelas automáticas. Já nos anos de 2020, 2019 e 2018, transitaram pelo trecho 438,7 milhões, 489,6 milhões e

Apresentação: 03/05/2023 18:23:51.220 - Mesa

PL n.2335/2023



ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Rodrigo Gambale – PODE/SP

380,8 milhões de veículos, respectivamente.” Informações que podem ser consultadas no endereço eletrônico: <https://estradas.com.br/falhas-no-sistema-de-cobranca-automatica-de-pedagios-colocam-em-risco-a-seguranca-dos-usuarios/>

Ainda, entre os acidentes registrados nas praças de pedágio nestes três anos, 1.071 ocorreram nas pistas de pagamento automático e 889 nas cabines manuais. Deste total, 651 foram decorrentes de choques entre veículos, sendo 537 colisões traseiras. Outras 79 ocorrências envolveram tombamento de motocicletas. Também foram registrados 84 atropelamentos de pedestres nestes locais.

Após um carro ser esmagado por dois caminhões numa praça de pedágio na BR-369, os repórteres do Jornal Hoje (Rede Globo de TV) voltaram ao local do acidente para tentar entender por que ele aconteceu, em reportagem eles fizeram uma constatação que, “em uma hora a equipe do JH acompanhou a movimentação na praça de pedágio da BR-369, em Ourinhos, na divisa de São Paulo com o Paraná. Nesse período, 72 veículos passaram pela cancela automática, em nove vezes, ela não abriu. Em menos de uma semana, dois acidentes aconteceram no local por causa de falhas no funcionamento da cancela. Em um deles, um carro ficou prensado entre dois caminhões”. Informações disponíveis no site: <https://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2015/04/cancelas-de-pedagio-falham-e-causam-acidentes-em-sao-paulo.html>

Recentemente no estado do Paraná, três veículos bateram na traseira um do outro, em um engavetamento, um engavetamento devido a cancela de praça de pedágio, na BR-277, em Prudentópolis, na região central do Paraná. Ninguém ficou ferido, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Por fim, cabe pontuar que, já existe tecnologia capaz de inibir motoristas que eventualmente queiram se beneficiar da ausência de cancelas, e o código de trânsito brasileiro prevê multa pecuniária e pontuação na habilitação do infrator.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Rodrigo Gambale – PODE/SP

O primeiro pedágio sem cancela no Brasil foi instalado recentemente na BR 101, no litoral do Rio de Janeiro, entre Paraty e Itaguaí. O sistema é chamado *Free Flow*, porque permite um fluxo livre dos automóveis. Você não tem que parar. E como é que você paga o pedágio? Câmeras no alto da estrada leem sua etiqueta no para-brisa, a tag Sem Parar, ConectCar ou outra, e debita automaticamente o pedágio. Mas aí vem a pergunta: “e quem não tem essa etiqueta no para-brisa?” Aí a câmera faz a leitura da placa e identifica o veículo. O débito pode ser pago num prazo de até 15 dias pelo aplicativo WhatsApp, no site da concessionária da rodovia. Outras rodovias federais e estaduais vão também receber este sistema.

Dai a razão desta nossa propositura.

Todavia, agregamos ainda à proposta que, o sistema de pedágio sem cancela poderá ser utilizado tanto em rodovias quanto em vias urbana. Como o novo sistema elimina a necessidades de paradas para o pagamento, não há mais a desculpa de que um pedágio urbano atrapalharia o trânsito, facilitando assim a sua implementação.

Assim, diante de todo o exposto, contamos, uma vez mais, com o indispensável apoio de nossos nobres pares para aprovação dessa propositura.

Sala das Sessões, 26 de abril de 2023.

RODRIGO GAMBALE

Deputado Federal - Podemos/SP





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

LEI Nº 9.503, DE 23
DE SETEMBRO DE
1997
Art. 94

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503>

PROJETO DE LEI N.º 2.616, DE 2023 (Do Sr. Nicoletti)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para prever que o pagamento de tarifa em praças de pedágio pelo uso de rodovias e vias urbanas sob concessão possa ser feito por transferência monetária eletrônica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4112/2021.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. NICOLETTI)

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, para prever que o pagamento de tarifa em praças de pedágio pelo uso de rodovias e vias urbanas sob concessão possa ser feito por transferência monetária eletrônica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 1º da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, para determinar que o pagamento de tarifa em praças de pedágio pelo uso de rodovias e vias urbanas sob concessão possa ser feito mediante transferência monetária eletrônica.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 1º

.....”

§ 4º Os contratos de rodovias e vias urbanas que possuam praças de pedágio deverão ser aditados com cláusula que obrigue o concessionário a receber o pagamento da tarifa de pedágio por transferência monetária eletrônica, a par dos instrumentos de pagamento já admitidos, nos termos de regulamentação do Poder Executivo.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.



JUSTIFICAÇÃO

O futuro da cobrança de pedágio nas rodovias está no chamado sistema “*free-flow*” (livre passagem), previsto na Lei nº 14.157, de 2021, e já adotado no contrato de concessão do sistema Rio-São Paulo, que compreende a Rodovia Presidente Dutra e a Rodovia Rio-Santos.

Por ora, no entanto, a cobrança é feita em praças de pedágio, seja mediante o uso de dinheiro em espécie, seja por meio de *tags*, etiquetas eletrônicas que permitem a passagem automática pelas cancelas. Essas são modalidades de pagamento previstas em todos os contratos de concessão, mas que de modo nenhum satisfazem a todos os usuários.

De fato, o consumidor se surpreende em não poder se valer de formas eletrônicas de pagamento ou transferência que atualmente são de uso comum – cartões de débito e crédito, Pix, Transferência Eletrônica Disponível – TED etc. Não é incomum que motoristas se defrontem com praças de cobrança sem ter em mãos dinheiro vivo ou *tag* instalada no veículo. Nessas situações, é grande o aborrecimento por que passam, mesmo que tenham como realizar o pagamento do pedágio por um daqueles meios eletrônicos. É preciso que esse quadro mude. Se a iniciativa ainda não partiu do regulador, que parta então do legislador.

Não se trata, o caso, apenas de oferecer uma conveniência ao usuário da rodovia. Na verdade, um dos princípios dos contratos de concessão de serviço público é a atualidade, isto é, o emprego das técnicas mais atuais na prestação do serviço. Como dizer que se respeita tal princípio obrigando aquele que transita em rodovia federal sob concessão a levar dinheiro em espécie no bolso? Isso é quase tão antigo como o fim da monarquia.

Deve-se deixar claro, aqui, que todos ganham na admissão do pagamento de pedágio por meio eletrônico, não somente o consumidor.

Com a popularização de pagamentos feitos com a aproximação de cartões de débito e crédito à máquina de cobrança, é de se esperar que nas praças a espera tenda a diminuir, não a aumentar, como comumente alegam os que são contra a medida, como se o pagamento com dinheiro vivo fosse



trivial. No caso do Pix, o emprego de QR Code também acelera o pagamento, tornando-o mais prático do que o uso de cédulas ou moedas, os quais exigem do agente de cobrança tempo e atenção na contagem e no troco.

No campo da segurança pública, há ganhos também, uma vez que os sistemas de pagamento eletrônico evitam o acúmulo de grandes quantias nas praças de pedágio e diminuem o risco de pequenos assaltos ou furtos nas viagens.

Vale assinalar que as concessionárias poderiam se beneficiar com o aumento da fluidez nas praças de cobrança, com a redução de episódios de não-pagamento e, ainda, com a redução dos custos de contagem e transporte de valores.

Para o regulador, enfim, o saldo tende a ser igualmente positivo, de vez que o pagamento eletrônico pode gerar um registro digital das transações, tornando o processo de auditoria e fiscalização mais transparente e eficiente.

Sendo essas as razões que se queria expor, pede-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado NICOLETTI
União - RR





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

LEI Nº 14.157, DE 01 DE
JUNHO DE 2021
Art. 1º

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2021-0601;14157>

PROJETO DE LEI N.º 2.770, DE 2023 (Do Sr. Marcos Pollon)

Altera o artigo 37 da Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1442/2019.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.

(Do Sr. Marcos Pollon)

Altera o artigo 37 da Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Acrescenta-se ao artigo 37 da Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o seguinte inciso:

“Art. 37

IV - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para garantir que as modalidades de pagamento instantâneo da tarifa de pedágio, sejam disponibilizadas para o usuário. “

Art. 2º Os concessionários referidos no artigo 37 da Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001, terão 180 dias para realizar as adequações estruturais e operacionais necessárias para cumprir a nova determinação do artigo anterior.

Parágrafo único. A determinação contida no caput deste artigo alcançará todos os Programa de Exploração de Rodovia vigentes no país.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei propõe obrigar aquelas empresas que desejam explorar financeiramente malha rodoviária tornem possível aos usuários o





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

pagamento da tarifa de uso através dos meios mais modernos e usuais da sociedade atual.

Já não é novidade que o dinheiro em espécie está entrando em desuso e cada vez menos pessoas optam por fazer uso dessa forma de pagamento. A grande parcela da população atualmente tem deixado de lado o papel moeda, e dando espaço para modalidades de pagamento instantâneo mais modernas e seguras como cartões de crédito e débito, PIX, links de pagamento entre outras.

A utilização do dinheiro como moeda digital é a principal contribuição das bandeiras de cartões de crédito para incentivar a economia. O cartão de crédito é um meio de pagamento muito utilizado no Brasil. Hoje, na maioria dos países, os cartões de crédito são emitidos com um chip (circuito integrado, como chama o Banco Central) que armazena as informações do usuário e faz as verificações necessárias para que a transação seja segura; a senha existe para autorizar o acesso a tais informações.

E nesse sentido não é raro que por diversas vezes os cidadãos se vêm em situação de constrangimento ou até mesmo impedimento no seu direito de ir e vir por serem barrados em praças de pedágio que somente aceitam pagamento da tarifa em espécie. Mesmo tendo capacidade financeira de adimplir com a despesa se vêm impedidos de fazê-lo por puro despreparo empresarial de concessionários, ou de redução de custos operacionais injustificados.

Por óbvio, otimizar e democratizar as formas de pagamentos das tarifas é uma obrigação inerente a exploração da atividade. Portanto é imperioso que os concessionários tomem as providências necessárias para que o usuário do serviço além de gozar de rodovias com a manutenção em dia, possam pagar para que tal benefício se perpetue.

E nesse sentido em respeito ao princípio da atualidade – um dos que devem reger a prestação de serviços públicos – os Programas de Exploração da Rodovia – PER, devem atrelar aos contratos de concessão, a determinação de que o concessionário ofereça ao usuário a possibilidade de efetuar pagamento





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Marcos Pollon

com todas, ou pelo menos as mais usuais e modernas modalidades de pagamento instantânea da tarifa.

Dado a importância do presente Projeto de Lei, da relevância de seu objeto, pedimos o apoio de todos os Parlamentares desta Casa de Leis para a sua aprovação.

Sala das sessões, em 23 de maio de 2023

Deputado Federal Marcos Pollon

PL-MS



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO
DE 2001
Art. 37

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200106-05;10233>

PROJETO DE LEI N.º 3.407, DE 2023

(Da Sra. Duda Salabert)

Acrescenta o art. 13-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir cartões de débito e PIX como formas de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4112/2021.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2023

(Da Sra. Duda Salabert)

Acrescenta o art. 13-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir cartões de débito e PIX como formas de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

“Art. 13-A Os contratos de concessão de rodovias federais deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa do pedágio por diferentes meios, incluindo obrigatoriamente cartões de débito e PIX ou outro meio de pagamento digital instantâneo que venha a substituir o pagamento via PIX.

§ 1º – A concessionária é responsável por disponibilizar rede aberta de internet *Wi-Fi* nas praças de pedágio para possibilitar o pagamento via PIX.

§ 2º – É vedada a cobrança de valores diferentes entre as modalidades de pagamentos.

§ 3º – Os contratos de concessão atualmente vigentes deverão adequar as formas de pagamento em até seis meses a partir da publicação desta lei.”.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Apresentação: 05/07/2023 15:48:43.230 - MESA

PL n.3407/2023





JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 8.987, de 1995, aponta em seu art. 6º que as concessões pressupõem prestação de serviço adequado, isto é, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Apesar do pagamento com dinheiro em espécie ser cada vez menos utilizado no cotidiano da população, as concessionárias de pedágio que atuam nas rodovias federais brasileiras aceitam apenas o pagamento em dinheiro em espécie, no guichê, ou por meio automático, pelo qual uma *tag* (etiqueta) é afixada no veículo e lida por sensores eletrônicos. As *tags* são vendidas por empresas credenciadas e habilitadas pela ANTT. Para proceder com o “pagamento automático” dos pedágios, as empresas cobram uma taxa ao usuário.

Consequentemente, os motoristas são obrigados a carregar cédulas e moedas apenas para esse fim e, quando não se lembram ou simplesmente desconhecem o fato, acabam impossibilitados de transitar pela rodovia, sendo obrigados a buscar alguma cidade próxima apenas com o propósito de sacar os valores devidos ao pedágio para conseguirem seguir viagem.

Portanto, a implementação do pagamento de pedágios com cartões de débito e PIX trará uma série de benefícios aos usuários das rodovias, como a comodidade e a segurança na realização do pagamento, além da necessária modernização do sistema de pagamento de pedágios.

É oportuno ainda prever a obrigatoriedade de implementação de outro meio de pagamento digital instantâneo que venha a substituir o pagamento via PIX, assim, quando houver o surgimento de outras formas mais seguras e céleres de pagamento, a lei não estará obsoleta.

É de extrema importância que as concessionárias de pedágio disponibilizem essa praticidade em suas praças, uma vez que o pagamento eletrônico faz parte do cotidiano da população.

Ante essas considerações, dada a importância e relevância do projeto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, 5 de julho de 2023.

Deputada DUDA SALABERT

PDT/MG



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995
Art. 13-A

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13;8987>

PROJETO DE LEI N.º 4.714, DE 2023

(Do Sr. Márcio Correa)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para disciplinar os meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. MÁRCIO CORREA)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para disciplinar os meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para disciplinar os meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.

Art. 2º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do artigo 13-A, nos seguintes termos:

Art. 13-A. Os contratos de concessão de rodovias federais deverão prever o pagamento das tarifas de pedágios por diferentes meios de pagamento, inclusive digitais, como cartões de débito e/ou pix, nos termos do regulamento a ser expedido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, sem acréscimo na tarifa de pedágio cobrada do consumidor.

§ 1º Os contratos de concessão vigentes aplicarão a obrigação do caput a partir da revisão subsequente à publicação desta Lei.

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



JUSTIFICAÇÃO

No mundo moderno o uso de pagamentos por meio de papel moeda tem se tornado cada vez mais raro. As novas tecnologias, como o pix e os cartões de débito e crédito são as formas mais utilizadas pelos consumidores para pagamentos de suas compras. Um levantamento da Associação Brasileira de Bancos (Febraban) aponta que o atualmente o pix é o meio de pagamento mais utilizado pelos brasileiros.¹

A eficiência, facilidade e grande aceitação dos meios digitais é uma realidade consolidada. Além disso, os meios eletrônicos são mais práticos, rápidos e seguros, ante o pagamento em espécie.

No entanto, em que pese esse cenário, diversos contratos de concessão de rodovias celebrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT não contemplam as modalidades digitais de pagamento das tarifas de pedágio.

Frequentemente os usuários das rodovias cujos pedágios só podem ser pagos em dinheiro, ao chegarem às praças de pedágio, precisam retornar para o município mais próximo a fim de sacar dinheiro para efetuar o pagamento da tarifa. Isso gera graves transtornos, especialmente em praças distantes de uma cidade ou de um caixa eletrônico.

Diante desse cenário, considerando que as pessoas jurídicas de direito privado que prestam serviço público, como é o caso das concessionárias de rodovias, devem prestar esse serviço de forma adequada e eficaz, como disciplina a Lei nº 8.987, de 1995, e observando inclusive os direitos previstos no Código de Defesa do Consumidor, apresentamos o presente Projeto de Lei. O objetivo da proposição é disciplinar que as tarifas de pedágio possam ser pagas por meios eletrônicos, tais como pix e cartão de débito.

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2022/11/pix-se-consolida-como-meio-de-pagamento-mais-usado-pelos-brasileiros>



Convictos do acerto de nossa proposta, que trará benefícios aos usuários das rodovias, contamos com o apoio dos nobres Pares, para que nosso projeto de lei seja aprovado.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado MÁRCIO CORREA





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

LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995 Art.
13

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13;8987>

PROJETO DE LEI N.º 5.799, DE 2023

(Do Sr. Dr. Daniel Soranz)

Modifica a Lei nº 8.987, datada de 13 de fevereiro de 1995, com o objetivo de atualizar as formas de pagamento das tarifas de pedágio em rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. DANIEL SORANZ)

Modifica a Lei nº 8.987, datada de 13 de fevereiro de 1995, com o objetivo de atualizar as formas de pagamento das tarifas de pedágio em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 8.987, datada de 13 de fevereiro de 1995, com o objetivo de atualizar as formas de pagamento das tarifas de pedágio em rodovias federais.

Art. 2º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte Artigo 13-A:

“Art.13-A. Os contratos de concessão para exploração de rodovias devem assegurar a aceitação de diversas modalidades de pagamento para as tarifas de pedágio.

§ 1º As concessionárias devem assegurar a aceitação de, no mínimo, um meio de pagamento eletrônico de fácil acesso, que pode incluir cartões de crédito e débito ou sistemas de pagamento instantâneo, como o PIX, ou outra modalidade de pagamento que venha a ser criada pelo órgão competente.



§ 2º A oferta de pagamento automático por TAG é facultativa e não será contabilizada como um dos meios eletrônicos obrigatórios estipulados nesta legislação.

§ 3º É vedada a cobrança de tarifas adicionais aos usuários em função da escolha do meio de pagamento eletrônico.

§ 4º É responsabilidade das concessionárias fornecer os equipamentos e a conexão necessária para viabilizar o pagamento eletrônico.

§ 5º Caso a concessionária falhe em fornecer as condições mínimas necessárias para viabilizar o pagamento eletrônico, o usuário deverá ser isento do pagamento da tarifa de pedágio.

§ 6º Os contratos de concessão atualmente vigentes deverão adequar as formas de pagamento em até seis meses a partir da publicação desta lei.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa modernizar os métodos de pagamento em pedágios de rodovias federais, exigindo que as concessionárias aceitem múltiplas formas de pagamento eletrônico, como cartões de crédito, débito e sistemas de pagamento instantâneo como o PIX.

Trata-se de uma resposta necessária, tendo em vista às mudanças no comportamento e expectativas dos consumidores, impulsionadas pelo avanço tecnológico e pela digitalização dos serviços financeiros. Com a diminuição do uso de dinheiro em espécie e a crescente dependência de meios de



pagamento digitais, há uma necessidade urgente de adaptar os sistemas de pedágios às novas realidades.

Muitas pessoas, ao viajarem pelas rodovias, não portam quantias suficientes em dinheiro, correndo o risco de ficarem retidas. A introdução de múltiplas opções de pagamento eletrônico, como cartões de débito e crédito e sistemas como o PIX, não apenas soluciona essa questão, mas também oferece maior flexibilidade e eficiência, garantindo que os usuários possam pagar as tarifas de pedágio sem inconvenientes, promovendo assim uma experiência de viagem mais segura e sem interrupções.

Além disso, o projeto proíbe a cobrança de tarifas adicionais baseadas na escolha do método de pagamento pelo usuário, garantindo que não haja custos adicionais impostos aos usuários pela escolha de um método de pagamento específico. Isso é essencial para manter a justiça e acessibilidade do sistema de pedágios, evitando desigualdades e encargos financeiros desnecessários para os usuários das rodovias.

Outro ponto crucial é a obrigatoriedade das concessionárias em fornecer os equipamentos e a conexão necessária para efetivar esses pagamentos eletrônicos. Isso assegura que os usuários não sejam penalizados por falhas ou lacunas na infraestrutura fornecida pelas concessionárias.

A inclusão do parágrafo sobre a isenção do pagamento da tarifa de pedágio, caso a concessionária falhe em prover as condições mínimas para o pagamento eletrônico, é uma medida de proteção ao consumidor. Ela garante que os usuários das rodovias não sejam prejudicados por inadequações técnicas ou operacionais fora de seu controle.

Finalmente, o prazo de seis meses para que os contratos de concessão vigentes se adaptem às novas modalidades de pagamento é uma medida que considera o tempo necessário para implementar mudanças operacionais e técnicas, ao mesmo tempo que responde de maneira ágil às necessidades atuais dos usuários de rodovias.



Em suma, este projeto de lei representa um passo importante na modernização da infraestrutura de pagamentos em pedágios, alinhando o Brasil com práticas internacionais contemporâneas e atendendo às expectativas modernas dos consumidores. É uma medida que beneficia tanto os usuários das rodovias quanto o sistema de transportes como um todo, promovendo eficiência, conveniência e equidade.

Sala das Sessões, em de novembro de 2023.

Deputado DANIEL SORANZ



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

**LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13;8987>

PROJETO DE LEI N.º 6.057, DE 2023

(Do Sr. Duda Ramos)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para prever a possibilidade de pagamento de pedágios por meio de cartões de crédito e débito ou pix.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para prever a possibilidade de pagamento de pedágios por meio de cartões de crédito e débito ou pix.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art.9º

§ 6º assegurar a aceitação de cartões de crédito e débito ou pix, como meio de pagamento nos postos de pedágio, garantindo a eficiência e praticidade na cobrança das tarifas;”

I - Os concessionários e administradores de rodovias deverão viabilizar a instalação de equipamentos necessários para a aceitação de cartões de crédito e débito nos postos de pedágio, em conformidade com as normas estabelecidas pelos órgãos reguladores competentes.

Art. 2º . Esta lei entra em vigor no ato de sua promulgação.



JUSTIFICAÇÃO

Considerando a evolução tecnológica e a crescente utilização de cartões de crédito e débito como meio de pagamento em diversas transações cotidianas, torna-se pertinente a inclusão dessa modalidade nos serviços de pedágio.

Atualmente, o pagamento de pedágios no Brasil é predominantemente realizado em dinheiro, o que pode gerar inconvenientes para os usuários, especialmente em um contexto de crescente digitalização e utilização de meios eletrônicos de pagamento. Este projeto tem por objetivo adequar a legislação às novas demandas da sociedade, proporcionando maior praticidade e segurança aos usuários das rodovias.

A proposta não exclui outras formas de pagamento já estabelecidas, mas acrescenta uma alternativa moderna e segura, alinhada às práticas contemporâneas de transações financeiras. A introdução dessa possibilidade contribuirá para a melhoria da experiência dos usuários das rodovias, promovendo maior eficiência e facilitando a mobilidade no país.

Desse modo, este projeto de lei representa um importante passo na modernização das práticas de cobrança de pedágios no país, alinhando-as com as expectativas e necessidades contemporâneas dos cidadãos.

Acreditamos que a implementação desta medida contribuirá para um sistema de transporte mais eficiente, seguro e adaptado às exigências da sociedade atual. Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres colegas para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado DUDA RAMOS





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

LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995

<https://normas.leg.br/?urn=urn%3Alex%3Abr%3Afederal%3Alei%3A1995-02-13%3B8987>

PROJETO DE LEI N.º 51, DE 2024

(Do Sr. Ricardo Ayres)

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito, e pagamento instantâneo (PIX) como meios de pagamentos de tarifas de pedágios em rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.



PROJETO DE LEI Nº , DE 2024
(Do Sr. RICARDO AYRES)

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito, e pagamento instantâneo (PIX) como meios de pagamentos de tarifas de pedágios em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir como meios de pagamentos de tarifas de pedágios em rodovias federais, as modalidades de cartões débito e crédito, além do pagamentos instantâneo.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 12-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa do pedágio por diferentes meios, inclusive, obrigatoriamente, cartões de crédito e débito, além do pagamento instantâneo (PIX).” (NR)

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





JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei visa modernizar e aprimorar os meios de pagamento utilizados no sistema de pedágios, adequando-os aos avanços tecnológicos e promovendo maior eficiência e comodidade para os usuários das vias pedagiadas. A proposta consiste em estabelecer a obrigatoriedade da aceitação de cartões de débito, cartões de crédito e PIX como formas de pagamento válidas nos pedágios, garantindo assim uma diversidade de opções para os motoristas.

No cenário atual do sistema financeiro mundial, a crescente adoção de meios de pagamento eletrônicos em detrimento do papel-moeda é uma realidade incontestável. O Brasil não foge a essa tendência, com o uso do dinheiro em espécie se tornando cada vez mais raro. Nesse contexto, os cartões de crédito e débito já consolidados e os meios de pagamento digitais, têm ganhado expressividade e se tornam parte essencial da vida cotidiana.

Considerando a expressiva preferência dos consumidores por meios eletrônicos, torna-se imprescindível que os pedágios se adaptem a essa realidade. A aceitação de cartões de crédito, débito e pagamentos instantâneos não apenas atende às expectativas dos usuários, mas também melhora significativamente a experiência de pagamento.

Ao promover a aceitação de meios de pagamento inovadores, o projeto de lei estimula o desenvolvimento tecnológico e a adoção de soluções mais avançadas no setor de transporte rodoviário.

Diante desse cenário de evolução financeira e tecnológica, a inclusão de meios de pagamento eletrônicos, como cartões de crédito, débito e PIX, nas praças de pedágio é uma medida fundamental. Além de atender às expectativas dos usuários, contribui para a modernização, segurança e eficiência do sistema de cobrança de pedágios, refletindo a constante busca por inovação e adaptação às demandas da sociedade contemporânea.

Entende-se que as medidas aqui propostas, além de justas e se toram necessárias, razões que convocamos os Pares à sua rápida tramitação e aprovação.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Ricardo Ayres (Republicanos/TO)

3

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado RICARDO AYRES

Apresentação: 05/02/2024 09:24:17.100 - MESA

PL n.51/2024



Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 270 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5270 | dep.ricardoayres@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246250137900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Ayres





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

LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1995-0213;8987>

PROJETO DE LEI N.º 228, DE 2024 (Do Sr. Pedro Aihara)

Acrescenta o art. 24-A a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir cartões de crédito, débito e pix como meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais e estaduais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3407/2023.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Dep. Federal PEDRO AIHARA - MG

PROJETO DE LEI Nº DE 2024.
(do Sr. PEDRO AIHARA)

Acrescenta o art. 24-A a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir cartões de crédito, débito e pix como meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais e estaduais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescenta o art. 24-A a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir cartões de crédito, débito e pix como meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais e estaduais.

Art. 2º Acrescente-se o art. 24-A a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a seguinte redação:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais e estaduais deverão obrigatoriamente prever a possibilidade de pagamento da tarifa do pedágio por meios eletrônicos, tais como cartões de crédito, débito e pix.

Parágrafo único. Os contratos vigentes quando da entrada em vigor deste projeto de lei terão o prazo máximo de 180 dias para as devidas adequações.”

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





A inclusão dos cartões de crédito, débito e pix como meios de pagamento para tarifas de pedágios em rodovias federais e estaduais representa um avanço fundamental para modernizar e facilitar as transações nesses pontos de arrecadação. Essa proposta visa atender às demandas da sociedade contemporânea, proporcionando maior comodidade, segurança e praticidade aos usuários das vias.

A inclusão desses meios de pagamento oferece aos usuários de rodovias uma opção moderna, prática e conveniente para quitação das tarifas de pedágio, alinhando-se com as tendências tecnológicas e facilitando o cotidiano dos cidadãos.

Além disso, com a utilização de cartões de crédito, débito e pix, as praças de pedágio deixam de portar grandes quantias de dinheiro em espécie, o que contribui para a redução dos riscos de furtos e assaltos e, por conseguinte, para um ambiente mais seguro para os usuários das rodovias.

Considerando os pontos apresentados, solicitamos o apoio e a consideração dos nobres pares, para incluir os cartões de crédito, débito e pix como meios de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais e estaduais, em razão de esta ser uma medida progressista, alinhada às necessidades da sociedade contemporânea, promovendo praticidade, segurança e eficiência no sistema de cobrança de pedágios.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado Federal PEDRO AIHARA



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

**LEI Nº 8.987, DE 13 DE
FEVEREIRO DE 1995**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13;8987>

FIM DO DOCUMENTO