



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Requerimento de Informação nº _____, de 2024
(Do Sr. Hugo Leal)

Solicita ao senhor Ministro de Estado dos Transportes, no âmbito das competências do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), informações sobre os graves problemas que estão sendo constatados na implantação do novo sistema de pedágio eletrônico (Free-Flow).

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º da Constituição Federal e na forma dos artigos 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro que, ouvida a Mesa, seja encaminhado ao Exmo. Ministro de Estado dos Transportes no âmbito das competências do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), informações sobre os graves problemas que estão sendo constatados na implantação do novo sistema de pedágio eletrônico (Free-Flow), gerando mais de um milhão de multas indevidas, prejudicando os cidadãos brasileiros que transitam nas rodovias onde o sistema está sendo implantando, nos seguintes termos:

1 – Quais as razões técnicas e jurídicas para que a Resolução que regulamenta o Free-Flow tenha sido modificada, em especial quanto ao novo prazo de pagamento, informação ao usuário, sinalização e meios de pagamento?

2 – Quanto ao novo prazo de pagamento, qual o entendimento desse Ministério quanto aos casos em que os prazos estejam ou tenham vencido a partir da entrada em vigor da nova Resolução? Os condutores poderão efetuar o pagamento de acordo com o novo prazo, sem multa?

3 – Considerando que a prática da infração depende da vontade do cidadão, por ação ou omissão, as informações atuais contidas nos trechos de





Free-Flow são suficientes para o condutor saber que está passando em um ponto com o novo sistema e como efetuar o pagamento? Se não, quais as medidas que estão sendo adotadas pelo Contran e pela Senatran no âmbito das competências contidas nos artigos 12, incisos VII, VIII e XI, e 19, incisos I, IV e V, ambos do Código de Trânsito Brasileiro? Se sim, quais os fundamentos técnicos e jurídicos para defender as autuações irregulares? Não seria o caso de aplicar o disposto no art. 90 do CTB aos casos das autuações do art. 209-A do CTB referentes ao Free-Flow?

4 – Tecnicamente, um condutor trafegando a 80 km/h, ou mais, com um trânsito intenso, teria condições de ler e entender a sinalização, saber onde consultar as informações de passagem e efetuar o pagamento, sem que tenha que parar o seu veículo no acostamento (caso haja – e se não houver?)? E se parar no acostamento para anotar as informações, estaria o condutor cometendo alguma infração de trânsito? Se sim, qual?

5 – Os condutores e proprietários de veículos são informados sobre a passagem dos veículos de outra forma que não somente a sinalização do trecho com Free-Flow? Se sim, quais? Se não, não seria o caso de considerar que os condutores não tinham claro conhecimento acerca da conduta, em tese, prática de não efetuar o pagamento da tarifa de pedágio no prazo?

6 – Qual a estrutura de sinalização existente nos trechos atualmente com Free-Flow? Essa sinalização cumpre os “princípios da sinalização de trânsito” constantes no item 2.1 do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, instituído pela Resolução Contran nº 973, de 18 de julho de 2022 (anteriormente item 3.1 – Resolução nº 180, de 26 de agosto de 2005), bem como demais manuais de sinalização? Enviar uma cópia da documentação comprobatória, incluindo imagens dessa sinalização e dos pôrticos do sistema Free-Flow.

7 – Se os condutores ou proprietários de veículos não foram adequadamente informados, com condições para saber da passagem e terem como pagar no prazo estabelecido, as autuações não deveriam ser consideradas inconsistentes, com fundamento no art. 281, § 1º, inciso I, do CTB?

8 – Considerando que o prazo para pagamento foi estabelecido em Resolução e esta foi alterada recentemente, em respeito aos princípios constitucionais da publicidade, proporcionalidade, razoabilidade, legalidade, devido processo legal, ampla defesa e contraditório, não seria adequado conceder um novo prazo para pagamento? O objetivo de uma via pedagógica não é que os usuários efetuem o pagamento? Qual a razão para, durante um processo de implantação de um modelo desconhecido para a maioria das





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Apresentação: 12/11/2024 12:33:18.160 - Mesa

RIC n.4136/2024

peçoas, com diversos problemas de sinalização, comunicação e meios de pagamento, não se adotar uma flexibilidade maior para o pagamento, sem que se tenha que aplicar uma multa que chega a quase 200 reais e gera cinco pontos na CNH do condutor?

9 – De acordo com a nova Resolução, a integração das informações de passagem ocorrerá por meio da carteira digital de trânsito (CDT), nesse contexto, temos as seguintes questões:

9.1 – Quantas pessoas físicas possuem a CDT instalada em seus dispositivos móveis (smartphones);

9.2 – Quantas pessoas físicas habilitadas e/ou proprietárias de veículos constam cadastradas nos sistemas Renach e Renavam?

9.3 – Quantas pessoas jurídicas constam cadastradas nos sistemas Renach e Renavam?

9.4 – Como se dá o acesso às informações atualmente existentes na CDT para pessoas jurídicas (PJ)? Quais os custos para essas PJ poderem receber as informações de passagem de seus veículos pelo Free-Flow ou receber as notificações de autuação e de penalidade, indicar condutor infrator e informar principal condutor?

9.5 – No caso de principal condutor informado na CDT como se dará a informação de passagem e a cobrança do pedágio no sistema Free-Flow?

9.6 – As pessoas físicas ou jurídicas que não tiverem CDT ou acesso às informações poderão ser multadas por falta ou atraso no pagamento? Como se dará a informação a elas? Não haverá tratamento não isonômico para pessoas que tem a CDT e as que não têm?

9.7 – Até que as concessionárias sejam obrigadas a enviar as comunicações via CDT, as multas serão consideradas válidas?

9.8 – Vai existir meio de contestação de passagem por meio da CDT?

9.9 – Qual o prazo para os ajustes na CDT serem realizados pela Senatran?

9.10 – Por que não foi exigida a integração e interoperabilidade entre as Concessionárias de rodovias para informação aos proprietários de veículos e disponibilidade de pagamento? De acordo com o § 3º do art. 6º da Resolução, isso ficou apenas facultativo, logo os proprietários que não tiverem



* C D 2 4 6 4 2 8 9 1 3 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Apresentação: 12/11/2024 12:33:18.160 - Mesa

RIC n.4136/2024

CDT ou TAG, ficarão prejudicados para recebimento da informação da passagem e pagamento no prazo. Além disso, embora o art. 8º da Resolução tenha tratado como direito do usuário a disponibilização, em formato digital, de seus registros de passagem, não exigiu que isso fosse de forma integrada por meio de um único canal de acesso.

9.11 - Como a SENATRAN pretende atuar para incentivar e simplificar o acesso dos canais oficiais de recebimento/pagamento às concessionárias, evitando a necessidade de acordos individuais com cada concessionária e, como consequência, a fragmentação da experiência do usuário nas diversas praças concedidas, tendo em vista que o atual modelo exige que meios de pagamento façam acordos específicos com cada concessionária, gerando custos e fragmentando a experiência dos usuários, dificultando a implementação do modelo de Free-Flow em larga escala no Brasil?

10 – Disponibilizar a quantidade de autos de infração registrados no Renainf referentes ao art. 209-A do CTB, relacionados ao Free-Flow, especialmente nos Estados do RJ, SP e RS, inclusive federal, desde a implantação do novo sistema, por órgão autuador, por mês, por ponto, por UF, com e sem TAG, nas seguintes condições:

10.1 – pedágio pago após 15 dias até 30 dias;

10.2 – pedágio pago após 30 dias até 60 dias;

10.3 – pedágio pago após 60 dias até 90 dias;

10.4 – pedágio não pago após 90 dias.

11 – Disponibilizar a quantidade de autos de infração registrados no Renainf referentes ao art. 209-A do CTB, referentes aos anos de 2019, 2020, 2021, 2022 e 2023, por mês e por UF (incluir a quantidade deles que tinha TAG válida);

12 – Disponibilizar a quantidade de passagens de veículos nos pontos de pedágio eletrônico (Free-Flow), por ponto e por mês, desde a implantação (com e sem TAG);

13 – Qual o impacto econômico-financeiro para os usuários que utilizarem as TAG? Para todos os casos (pessoas físicas, jurídicas, usuários não frequentes etc.).





14 – O uso da TAG poderá ser utilizado como prova de que um determinado veículo não passou pelo pedágio eletrônico quando outro com placa clonada que não utiliza a TAG for fotografado?

15 – Quais seriam os meios técnicos, de uso obrigatório, previstos no § 10 do art. 115 do CTB, que o Contran deveria estabelecer, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem (Free-Flow)? O SINIAV - o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, previsto na Resolução Contran Resolução CONTRAN nº 537, de 17 de junho de 2015, não deveria ser utilizado para essa finalidade? Por que ainda não foi devidamente regulamentado depois de tantos anos (a primeira regulamentação data de 2006 – Res. Contran 212/2006)? As TAG, de uso privado, poderiam ser utilizadas para essa finalidade, já que o sistema está basicamente implantado?

16 – Como se dá a gestão do sistema de criptografia e segurança das TAG? Quem integra essas informações? Como garantir a confiabilidade para fins de identificação veicular?

17 – Quantos veículos brasileiros estão com o novo padrão de placas MERCOSUL e quantos ainda têm o modelo anterior (ou modelos anteriores), por Unidade da Federação? O Sistema OCR utilizado para leitura das placas consegue identificar um veículo emplacado no Uruguai e um veículo emplacado no Brasil com placa do mesmo padrão (o padrão MERCOSUL do Uruguai é igual ao padrão alfanumérico antigo do Brasil ainda em circulação – AAANNNN)?

18 – Por que foi inserido dispositivo na nova Resolução (art. 5º, § 2º) para delegar ao órgão ou entidade executivo com circunscrição sobre a via, a competência para definir outros meios de identificação veicular, em especial a TAG, considerando que o SINIAV é de competência da SenaTRAN? Tal medida não implicará na edição de diversas normas diferentes, obrigando aos proprietários de veículos a adotarem meios distintos de identificação, ou mais de um tipo de TAG, aumentando os custos e gerando dificuldades de manutenção, custeio e pagamento?

19 – Por que não foram estabelecidos meios físicos de pagamentos, ainda que temporário, ao longo do trecho pedagiado, durante o período de implantação do novo modelo de pedágio, a fim de evitar que os condutores não sejam surpreendidos com multas em face das dificuldades de pagamento? Isso é facultativo, de acordo com o § 5º do art. 7º da Resolução.

20 – Por que não foi esclarecido quanto ao prazo para pagamento do pedágio aos veículos licenciados no exterior, considerando que estes





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Apresentação: 12/11/2024 12:33:18.160 - Mesa

RIC n.4136/2024

podem ser multados mesmo sem saber como efetuar o pagamento? Além disso, por que não foi prevista sinalização na entrada do país e também informações nas locadoras de veículos, a fim de orientar adequadamente os estrangeiros, evitando multas indevidas? O § 6º do art. 7º da Resolução tratou apenas do débito de pedágio.

21 – Considerando o alto índice de perdas das imagens captadas pelos radares de fiscalização eletrônica, qual o percentual de perda de imagens dos veículos sem TAG que está sendo constatado em relação aos veículos que passam pelos trechos de pedágio eletrônico atualmente na BR 101/RJ? Qual o impacto dessas perdas na tarifa?

JUSTIFICAÇÃO

Chegaram ao conhecimento deste Gabinete Parlamentar diversas denúncias e reclamações acerca de multas indevidas aplicadas em decorrência do não pagamento do pedágio no novo modelo (Free-Flow).

É inegável que o pedágio eletrônico, ou Free-Flow, é um sistema inovador, criado para facilitar as cobranças enquanto dos veículos que percorrem o trecho pedagiado. É sistema de pedágio moderno que não utiliza praças de pedágio, mas pórticos que identificam a placa e cobram o valor posteriormente.

Essa excelente iniciativa tornou-se viável no Brasil com a aprovação da Lei 14.157, de 2021. No entanto, centenas de milhares de condutores ainda não estão informados sobre a novidade e os pagamentos não estão sendo realizados como previsto, levando à aplicação indevida de inúmeras multas. Afinal, o sistema acabou sendo implantado sem as cautelas necessárias, culminando na violação de princípios constitucionais como o do devido processo legal, ampla defesa, contraditório, publicidade e razoabilidade.

Aos poucos, algumas concessionárias começaram a implantar o novo modelo, mas os motoristas precisam entrar no site da empresa para acessar as informações de passagem e pagar. Nos casos de que tem TAG (intermediários de pagamento: SEM PARAR, VELOE, ETC), esse pagamento é tratado diretamente com o intermediário. Como a maioria das pessoas não tem TAG (e esta é cara para os usuários que não são usuários frequentes), se não





CÂMARA DOS DEPUTADOS **Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ**

acessarem o site da concessionária ou não souberem como fazer, não conseguem efetuar o pagamento.

Embora o sistema esteja em fase de testes, o não pagamento implica em multa de quase 200 reais e cinco pontos na CNH. Algumas pessoas já tiveram mais de 30 multas (mais de 150 pontos), podendo perder a CNH (o limite máximo é de 40 pontos para suspensão do direito de dirigir, podendo ser menos sob determinadas circunstâncias, conforme art. 261 do CTB). Segundo informações, já ocorreram mais de um milhão de multas em pouco mais de um ano, em dois trechos (Rio-Santos e um trecho de rodovia estadual do RS). É necessário obter todas essas informações para que o Parlamento Brasileiro avalie as medidas a serem adotadas em defesa do cidadão brasileiro. A maioria dessas pessoas foi multada por atraso no pagamento, por falta ou dificuldade de informação.

Apresentamos o Projeto de Lei nº 3262/2024 para conceder um novo prazo de pagamento durante esse período de testes, a fim de que não houvesse multas indevidas.

Enquanto isso, a Senatran estava revisando a resolução que trata do assunto. Conversamos diversas vezes para que houvesse a concessão de um novo prazo de pagamento durante este período, mas esse Ministério não acatou a proposta, mesmo sabendo que grande parte dessas multas era indevida e que a população estava sofrendo muito com esse novo sistema.

A Resolução Contran nº 1013/2024 está sendo notificada como a solução do problema, mas entendemos que isso não é fato:

1 – as multas indevidas mesmo para quem já pagou vão continuar ocorrendo, e vão aumentar, considerando que o sistema está sendo implantando em novas rodovias - não foi exigido um período de testes sem aplicação de multa;

2 – a integração somente pela Carteira Digital de Trânsito (CDT), mas nem todos têm a CDT e as pessoas jurídicas pagam caro para ter acesso, e ainda com dificuldade de acesso – assim, o proprietário não tem como saber com segurança que a passagem foi de seu veículo ou de um veículo clonado;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Apresentação: 12/11/2024 12:33:18.160 - Mesa

RIC n.4136/2024

3 - não foi exigido um período de possibilidade de pagamento físico ao longo do trecho, para facilitar o acesso à informação;

4 – a sinalização constante no anexo da Resolução é igual ao já existente nas praças tradicionais, apenas com a inclusão de duas novas com as informações “Pedágio a Xkm – Passagem Livre” e “Pedágio Eletrônico”, mas isso não quer dizer nada para o cidadão; pelo contrário, pode confundir. Passagem livre nas atuais praças tem sido sinônimo de não cobrança de pedágio. Portanto, não é a melhor informação e pedágio eletrônico não significa que o sistema é com cobrança posterior. Sequer existe padrão de sinalização para informar corretamente ao cidadão quanto à informação de passagem e pagamento. Para piorar, existem placas que não são aplicáveis ao sistema Free-Flow – “Veículos Isentos Cargas Especiais – Faixa da Direita” não tem mais utilidade alguma, considerando que a verificação será totalmente eletrônica; “Cobrança automática à direita” serve apenas para as praças tradicionais. Verifica-se que não foram tomadas as medidas adequadas para atualizar e padronizar a sinalização para o novo modelo. Houve apenas a adaptação, de forma incorreta e inadequada, contrariando o art. 90 do CTB e os princípios de sinalização constante no manual de sinalização do Contran.

5 – não houve exigência de integração para um portal comum das administradoras das rodovias com pedágio eletrônico – apenas a integração com a Senatran é obrigatória. Assim, cada Concessionária vai agir conforme suas próprias regras ou das agências reguladoras responsáveis pelo trecho.

6 – foi concedido prazo de seis meses para que as Concessionárias adaptem seus sistemas de pedágio eletrônico, no entanto, enquanto isso as pessoas continuarão sem informação devida para pagamento e serão multadas.

Sobre a multa, esta é desproporcional à conduta do usuário da via pedagiada. Em qualquer relação comercial, o eventual atraso no pagamento de um débito não pode ter multa superior a 2% do valor devido, mas no pedágio, nas condições inadequadas que estamos denunciando, esse percentual pode chegar a mais de 1000%, algo desproporcional, desrespeitoso com o cidadão brasileiro. Uma verdadeira afronta à Constituição Federal, aos direitos



* C D 2 4 6 4 2 8 9 1 3 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ

Apresentação: 12/11/2024 12:33:18.160 - Mesa

RIC n.4136/2024

fundamentais. Se nada for feito, haverá prejuízos incalculáveis para as empresas transportadoras e autônomos e demais motoristas brasileiros. Os únicos que serão protegidos são os que se curvarem a contratar, de forma praticamente obrigatória, sistemas de intermediação de pagamento por meio das TAG. Isso é inadmissível.

Para resolver essa situação apresentamos o PL 3262/2024, no entanto existem ações que esse Ministério pode adotar para proteger o novo modelo, mas acima de tudo proteger o cidadão brasileiro.

Outro aspecto preocupante em relação ao Free-Flow e que agrava ainda mais a situação é a clonagem de placas, que é uma realidade em nosso País e demanda melhorias na segurança e padronização da placa brasileira. Apesar de haver previsão no art. 115 do CTB de que haveria melhoria na segurança da identificação do veículo, isso ainda não foi resolvido. Além disso, ainda temos diversos padrões de placas transitando nas vias brasileiras, estimulando a prática de ilícitos, como a clonagem, e dificultando a fiscalização.

O único meio adotado para identificação do veículo, no ponto de vista do poder público, é a placa veicular, que é detectada pelos sistemas eletrônicos de leitura de placa. Se as placas não forem padronizadas, com boa visibilidade, a leitura será inadequada ou impossível, o que pode ocasionar cobranças indevidas de pedágio ou mesmo não cobrança, o que vai estimular a não padronização e manutenção das placas em boas condições. Por essa razão, é fundamental não somente que haja um padrão único de placas no país, assim como seja incluído um sistema de identificação complementar (SINIAV – público ou TAG – privado), mas é preciso que o assunto seja devidamente regulamentado, não com uma menção rápida e imprecisa como a que consta na atual Resolução.

Ademais, é importante lembrar que a mudança no padrão de placas no âmbito do MERCOSUL teve como uma das premissas não haver igualdade de padrão alfanumérico, a fim de evitar que um veículo de determinado país fosse identificado eletronicamente como de outro. Especificamente, temos o caso do Uruguai, que adotou o padrão alfanumérico utilizado pelo Brasil antes do padrão MERCOSUL – o Uruguai utiliza o padrão AAANNNN, que ainda é





CÂMARA DOS DEPUTADOS **Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL – PSD/RJ**

utilizado em muitos veículos brasileiros. Já tivemos casos em que um veículo uruguaio cometeu uma infração, mas o sistema automático entendeu como sendo um veículo brasileiro que tinha o mesmo padrão alfanumérico. Com o Free-Flow isso pode se agravar. Precisamos prevenir esse tipo de problemas e agir imediatamente, com a adoção do novo padrão para todos os veículos brasileiros.

O problema é grave e necessita de solução urgente. As informações solicitadas servirão de base para as ações do Parlamento quanto ao novo modelo de pedágio eletrônico (Free-Flow) e seus impactos positivos e negativos para a sociedade. Não podemos ficar inertes, enquanto mais de um milhão de pessoas estão sendo multada indevidamente.

Diante do exposto, venho requerer que a Câmara dos Deputados, dentro da sua atuação fiscalizadora, encaminhe este Requerimento de Informação ao Ministério dos Transportes, a fim de que sejam respondidos todos os questionamentos formulados e esta Casa Legislativa possa se posicionar sobre este assunto.

Sala das Sessões, em 11 de Novembro de 2024.

Dep. **HUGO LEAL**
PSD-RJ

