



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº 7452, DE 2010.

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.

Apresentação: 27/11/2024 17:40:40.553 - PLEN  
EMP 1 => PL 7452/2010

EMP n.1

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Acrescentem-se ao Projeto de Lei nº 7452, de 2010, os seguintes dispositivos:

**Art. 1º-A.** 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 proprietário poderá utilizar no veículo dispositivo eletrônico complementar à placa de identificação veicular, na forma regulamentada pelo Contran, para garantir a sua identificação em caso de fiscalização sem abordagem ou de sistema de pedágio de livre passagem.”

“Art. 209-A. ....:

.....  
Parágrafo único. Para a conduta prevista no **caput**, no caso dos sistemas de livre passagem, não serão



\* C D 2 4 6 8 6 6 5 4 0 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

aplicadas as disposições contidas no § 8º do art. 257 e no caput art. 259 deste Código.” (NR)

Art. 1º-B. Ficam suspensos os efeitos dos autos de infração lavrados em decorrência do não pagamento da tarifa de pedágio pelo sistema de livre passagem de que trata a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, pelo prazo de 12 (doze) meses, a fim de que o usuário possa ser novamente e devidamente comunicado da passagem do seu veículo pela via pedagiada, concedendo-se nova oportunidade e meios de pagamento da tarifa.

Parágrafo único. Ao fim do prazo estabelecido no **caput**:

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

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

- a) o pagamento do pedágio tiver sido efetuado; ou
- b) não tenham sido cumpridos os requisitos estabelecidos para comunicação do usuário e disponibilização de meios de pagamento.

### JUSTIFICATIVA

O projeto de lei em análise está tratando de meios de pagamento de pedágio, no entanto, ao que parece, está atuando com base no modelo atual de pedágio com cancela, a qual só abre se for efetuado o pagamento.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nesse contexto, é importante destacar que a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, trouxe ao ordenamento jurídico brasileiro uma importante ferramenta para dar maior fluidez e justiça tarifária ao sistema de pedágio: o conhecido internacionalmente como Free-Flow (na Lei, sistema de livre passagem). O espírito da Lei é trazer melhorias no trânsito e redução do custo do pedágio, especialmente o usuário frequente. Portanto, temos a oportunidade de discutir meios de pagamento também no sistema de livre passagem, considerando que esse é o futuro das concessões rodoviárias.

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

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

No Brasil, no entanto, verificamos que as pessoas não estão sendo devidamente informadas a respeito desse modelo de pedágio. Muitos motoristas não têm ideia do que significa Free-Flow ou livre passagem. Outros entendem livre passagem como algo que isenta o usuário de pedágio ou ainda não entendem o que significam as antenas e portais nas rodovias em que o novo modelo está sendo testado. Pelo que se constata, nem a sinalização nem a comunicação com os usuários está atendendo ao mínimo de segurança para que as pessoas que passam na rodovia com esse novo modelo saibam que estão passando por um trecho com pedágio e como pode ser efetuado o pagamento de forma prática e segura.

Em consequência disso, de acordo com informações recebidas da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e da Polícia Rodoviária Federal, temos os seguintes dados (até julho/2024): no pequeno trecho de testes na Rodovia Rio-Santos, em apenas um ano de novo pedágio, foram aplicadas mais de 845 mil multas (Em valores, isso representa mais de 160 milhões de reais), enquanto nas rodovias federais de todo o país, no modelo com praça de





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

pedágio com cancela, foram pouco mais de 87 mil multas em cinco anos. É uma discrepância muito grande que precisa de nossa atenção. Não podemos simplesmente multar sem que seja avaliado se todos os requisitos de devido processo legal, publicidade, razoabilidade, proporcionalidade e outros princípios da Administração Pública foram respeitados nesse período. Não é crível que todos esses 845 mil usuários tiveram a intenção de usar a rodovia e não pagar o pedágio. Atualmente, já temos mais de um milhão de multas aplicadas, injustamente, diga-se de passagem.

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

Para buscar uma solução para essa situação, deve-se, em primeiro lugar, lembrar que a relação do usuário da rodovia pedagiada é com a concessionária. Ela é que participou de licitação e recebeu autorização do Poder Público para administrar a rodovia. Portanto, o pagamento deve ser realizado a ela. Se ela quiser terceirizar o serviço, isso deve ser por sua conta e risco. O usuário não pode ter que resolver um problema que não foi ele que criou. Além disso, deve ser uma solução universalizada, já que o novo sistema de pedágio eletrônico não vai ser algo pontual em determinado local, mas um modelo que vai estar em todas as vias pedagiadas.

No modelo atual, a contratação de um intermediário na relação com a concessionária é uma opção, mas no novo modelo, se a legislação não proteger o cidadão, será uma obrigação. E isso não podemos admitir. A concessionária deve ter essa responsabilidade reforçada pela legislação. As soluções sistêmicas devem fazer parte do modelo e não deixar na responsabilidade do cidadão. A intermediação deve ser opcional. Assim estamos propondo uma alteração do atual § 10 do art. 115 do CTB que previa





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

uma identificação complementar obrigatória, passando esta a ser opcional, podendo ser, inclusive, a TAG, mas desde que o cidadão escolha e haja a devida regulamentação.

Ademais, como já mencionado, o não pagamento do pedágio implica em aplicação de multas de trânsito, com base no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O novo modelo tem uma altíssima taxa de multas e isso é preocupante, porque gera pontuação e restrição de licenciamento, podendo chegar à suspensão do direito de dirigir por. No mínimo seis meses. No caso de veículo de propriedade de pessoa jurídica, pode incluir multa por não indicação do infrator.

O citado artigo 209-A contém duas condutas distintas, a partir do modelo de pedágio que se utilizar:

- no modelo atual, em que existe a cabine de cobrança com cancela, a prática da infração se caracteriza pela conduta de o condutor avançar contra a cancela ou se aproveitar da passagem de outro veículo no momento da abertura da cancela ou, ainda, quando utilizar-se de sistemas de pagamento de pedágio, mediante intermediário, deixar de pagar no prazo estabelecido.

- no novo modelo, como não existe praça de pedágio, o pagamento será efetuado previa ou posteriormente, sem uma evasão propriamente dita.

Nesse contexto, não se pode imaginar o mesmo tratamento com relação à pontuação do infrator, já que no novo modelo podem existir inúmeros problemas que não estão vinculados à intenção do condutor de não efetuar o pagamento.

Por essa razão, estamos propondo que, no caso de sistema de livre passagem, não seja aplicada a pontuação ao condutor. Se o veículo é de propriedade de pessoa jurídica, como já mencionamos, o problema é ainda maior, tendo em vista que a não indicação do infrator implica em nova multa com valor duas vezes o da multa original, conforme art. 257 do CTB. Tal situação precisa ser enfrentada e reconhecida pelo Poder Público.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

O sistema de pontuação foi criado para impor ao infrator, que coloca em risco a segurança do trânsito, um freio em sua conduta, retirando a habilitação quando determinada contagem foi atingida, nos termos do art. 261 do CTB. Não é o caso da multa por não pagamento do pedágio eletrônico, por se tratar de conduta meramente administrativa. Não estamos falando da multa. Esta continuaria sendo devida em caso de não pagamento.

Vale destacar, ainda, que esta Casa aprovou em 2020 a Lei 14.071, que alterou o CTB, incluindo a previsão de que as infrações administrativas não implicarão em pontuação na CNH. Por motivos óbvios: a pontuação tem a finalidade de impor ao condutor que pratica condutas de risco à segurança no trânsito uma sanção que o faça ficar sem dirigir durante algum tempo. Trata-se da suspensão do direito de dirigir, prevista no art. 261 do CTB. Permitir a pontuação numa conduta que não é de risco é banalizar essa penalidade – ela tem a finalidade de tirar os maus condutores das vias e não de se tornar uma punição desproporcional à conduta praticada. Por exemplo: art. 241 (deixar de atualizar o registro do veículo); art. 240 (deixar de fazer a baixa do veículo irrecuperável); art. 232 (conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório); art. 221 (portar placas em desacordo com os padrões do Contran). Todos esses dispositivos não preveem pontuação. O mesmo deve ocorrer com o atraso no pagamento do pedágio no sistema de livre passagem.

Nessa linha, é necessário se conceder uma nova oportunidade de pagamento das tarifas não pagas nesse modelo de pedágio. Para tanto, propomos suspender as multas aplicadas até que sejam adotados os procedimentos necessários para a devida comunicação ao cidadão. Estabelecemos um prazo de 12 meses, ao fim do qual, se a concessionária não cumprir com a obrigação de comunicação com o cidadão ou se a tarifa de pedágio tiver sido paga, o auto de infração será arquivado e não poderá ser cobrado o pedágio. Tal medida se dará durante o período de implantação do novo sistema. Isso é essencial para que não haja injustiça com o cidadão. Temos um caso em que um morador do Rio de Janeiro levou **49 multas** por atraso no pagamento do pedágio. São mais de **9 mil reais** e **245 pontos** na





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CNH. É um trabalhador que pagou a tarifa de pedágio, mas o fez atrasado pelas dificuldades de comunicação e pagamento nesse período de implantação. Esse é apenas um dos exemplos que estamos acompanhando. Não podemos ignorar essa realidade.

Para que a implantação desse importante sistema de pedágio atenda aos fins a que foi criado e que haja segurança jurídica e respeito aos direitos dos cidadãos brasileiros, apresentamos a presente emenda, que certamente irá dar maior eficácia a este moderno modelo, mas sem prejudicar os mais frágeis nessa relação que são os usuários da via, assim como não haja aumento de custos para quem paga a conta. Se o sistema busca redução de custos, aumento da fluidez e da eficiência, é justo que o cidadão também seja beneficiado. É nosso papel como legítimo representante da população que não tem voz, apresentar soluções legislativas para garantir os seus direitos. A situação é grave e o problema necessita de urgente resolução.

Diante do exposto, proponho o acolhimento da presente emenda.

Sala das Sessões, 27 de novembro de 2024.

**HUGO LEAL**  
**PSD-RJ**

