



## 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.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 7452, de 2010, onde couber, os arts. 1-A e 1-B à Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, com a seguinte redação:

“Art. Xº A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, passa a vigorar acrescida dos arts. 1º-A e 1º-B, com a seguinte redação:

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

I – elaboração de projeto e instalação de sinalização que informe adequadamente ao condutor sobre a modalidade de pedágio e forma de comunicação e pagamento;

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

III – durante a implantação deverão ser disponibilizados pontos de atendimento no trecho da via para informações aos usuários.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

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

§ 2º Para pagamento do pedágio no sistema de livre passagem deverão ser aceitas diversas modalidades de pagamento automático, pré e pós-pago, sem custos adicionais ao usuário, bem como disponibilizados locais físicos para pagamento, como bancos, agências lotéricas e outros locais previamente autorizados.

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 4º A participação de intermediários para comunicação e pagamento da tarifa de pedágio em sistema de livre passagem deverá ser facultativa e prevista em regulamento.

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

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

### 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.

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.

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

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Inicialmente, o Conselho Nacional de Trânsito regulamentou o sistema por meio da Resolução nº 984, de 15 de dezembro de 2022. No entanto, em outubro deste ano, foi aprovada nova regulamentação modificando vários aspectos do novo sistema. Muitas sugestões foram apresentadas, mas não foram acatadas no âmbito daquele Ministério por meio da Secretaria Nacional de Trânsito. A nova Resolução nº 1013/2024 não trouxe, de forma efetiva, elementos que dessem segurança aos usuários das rodovias. Muitos deles não sabem como o sistema funciona.

Chegamos a realizar uma audiência pública na Comissão de Viação e Transportes, no dia 09 de julho de 2024, a fim de ouvir o Governo e algumas entidades impactadas pelo novo sistema, além da Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor.

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

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

saber qual a concessionária administra e entrar individualmente para pagar o valor correspondente.

Outro aspecto não menos importante é que no modelo atual, já há alguns anos, se desenvolveu uma solução para que os motoristas não tivessem que ficar aguardando em filas até poder efetuar o pagamento ao funcionário do Pedágio. Trata-se do pedágio automático, em que o usuário contrata uma empresa intermediária de pagamento, que instala um dispositivo no veículo (TAG) e faz um contrato de intermediação de pagamento, mediante determinado pagamento. Muitas pessoas, por opção, acabaram contratando esse tipo de serviço. No entanto, os custos desse serviço, em alguns casos, são altos. Recebemos informação de que pode chegar a 20% do valor da tarifa.

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

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Além disso, para informação e pagamento do pedágio é fundamental que o sistema integrador tenha relação com o sistema de trânsito, no caso a Carteira Digital de Trânsito (CDT), administrada pela Senatran e que tem a concentração de informações do veículo, da CNH e das infrações. Logo, é um local ideal para haver a comunicação com o proprietário do veículo. Ainda será necessário avaliar a questão dos proprietários que são pessoa jurídica que não têm uma CDT ou deveria ser criado um modelo similar para esse tipo de proprietário. Estamos prevendo essa integração na presente emenda, além da necessidade de comunicação entre as concessionárias, a fim de que o cidadão tenha um local adequado e centralizado para receber suas informações de passagem do veículo. Nem todos têm a CDT; as pessoas jurídicas, principalmente.

Sala das Sessões, 27 de novembro de 2024.

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

