



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.366-B, DE 2016

(Da Sra. Renata Abreu)

Concede ao usuário de rodovia o direito de atravessar gratuitamente praça de pedágio se houver efetuado pagamento de tarifa, no mesmo local, nos vinte minutos anteriores; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. WILSON BESERRA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relatora: DEP. ANA PIMENTEL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) 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 - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao 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 conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

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

“Art. 37.....

.....

IV – no caso de concessão rodoviária, suspender a cobrança de tarifa e liberar a passagem de veículo de usuário que tenha efetuado pagamento de pedágio até vinte minutos antes de nova travessia na mesma praça de Pedágio. (NR)”

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme redação que lhe foi dada nesta Lei.

Parágrafo único. Na adaptação dos contratos, será fixada penalidade correspondente ao descumprimento da obrigação atribuída por esta Lei ao concessionário de rodovia federal.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A administração de rodovias mediante concessão é uma realidade no Brasil. Cada vez mais, notam-se os bons frutos que a exploração da infraestrutura pela iniciativa privada, regulada pelo poder público, é capaz de trazer.

Isso não significa, entretanto, que o modelo esteja isento de problemas. Vez ou outra, seja por observação dos usuários seja por críticas de estudiosos do setor, deparamo-nos com situações que merecem a atenção do legislador. Este projeto cuida de uma delas.

Sob o juízo de muitos, o usuário que comete um engano na rota

que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo. Concordamos com a tese. De fato, caso não tivesse se equivocado, o usuário seguiria viagem tranquilamente, defrontando-se com novo pagamento de pedágio muitos quilômetros à frente, apenas. Como se enganou, é “punido” com novo pagamento de tarifa, embora sua contribuição para a ocupação e o desgaste da rodovia continue sendo rigorosamente a mesma, em comparação com a outra situação descrita.

Nosso projeto de lei concede ao usuário vinte minutos de tolerância para efetuar nova passagem por praça de pedágio que tenha atravessado, sem ter de desembolsar por isso. O tempo, embora um pouco mais longo do que o usualmente adotado para liberar os motoristas do pagamento por uso de alguns estacionamentos públicos ou de *shopping centers*, cerca de quinze minutos, está em patamar adequado, de vez que não é fácil realizar manobra de retorno em vias expressas. Para tanto, o condutor tem de prosseguir vários quilômetros até encontrar viaduto que possibilite a realização da manobra.

No sentido de corrigir essa distorção, contamos com o apoio da Casa a esta proposta.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2016.

Deputada RENATA ABREU

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.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, de autoria da Deputada Renata Abreu. A iniciativa altera a 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 conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Justificando a proposta, a autora afirma que, *“sob o juízo de muitos, o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo”*. Diz concordar com a tese e esclarece que arbitrou tolerância de vinte minutos em virtude da dificuldade de se encontrar local para manobra de retorno nas vias expressas.

Não houve emendas. É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Trata-se de proposição já analisada pelo Deputado João Derly, relator anterior da matéria. Por estarmos de acordo com os termos de seu voto, passamos a reproduzi-lo, a seguir.

“O Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, concede ao usuário de rodovia federal o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

Segundo a autora, Deputada Renata Abreu, “o usuário que comete um engano na rota que deveria cumprir e se vê obrigado a retornar ao ponto de onde havia partido não deveria ser obrigado a pagar uma vez mais pela travessia na praça de pedágio, se o fez há muito pouco tempo”.

De fato, a tolerância temporal com relação ao pagamento por uso de infraestrutura, especialmente em estacionamentos onde se pratica

cobrança, é procedimento usual, adotado inclusive por instituições privadas, no entendimento de que não cabe cobrar de quem praticamente não gera limitação à ocupação do espaço viário.

No caso em questão, além da possibilidade de o condutor ter se enganado de trajeto, como aponta S.Exa., há de se considerar a hipótese de ele ter tido a necessidade de cumprir trajeto muito curto, que compreendia algum ponto além da praça de pedágio, mas que terminava em ponto aquém dessa praça. Ora, em condições normais, o condutor pagaria novo pedágio pela utilização da via somente após dirigir pelo menos por cinquenta quilômetros (ou mais, considerando os intervalos comuns entre duas praças de pedágio). Não parece razoável que, por fazer uma viagem curta de ida e retorno em vez de uma viagem só de ida, tenha esse condutor que arcar com ônus maior do que o dos outros. Trata-se de uma questão de equidade.

Embora seja favorável à ideia, preciso alertar para o fato de que ela, a fim de ser implementada, precisará de regras procedimentais que impeçam fraude. Explico.

A admissão de tempo de tolerância para o primeiro ou novo pagamento por uso de infraestrutura viária quase sempre está associada a estacionamentos, públicos ou privados. Em virtude de aquele que entrou ter de sair, necessariamente, o documento de controle (ticket, cartão etc.) pode ser bastante simples, em termos de conteúdo. Isto, porque não é plausível que alguém o transfira a terceiros, sob pena de, para sair do estacionamento, ter de arcar com multa substantiva devida pela perda do comprovante. No caso da admissão de tolerância nas praças de pedágio, a emissão do documento de controle (nota fiscal, ticket etc.) tem de ser tal que seja possível identificar exatamente o veículo cujo motorista efetue o pagamento. Do contrário, o pagador pode simplesmente transferir ou vender o comprovante a quem venha em sentido contrário, para que goze do benefício de atravessar a praça gratuitamente, nos vinte minutos seguintes ao pagamento.

De toda maneira, acredito que a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, responsável pela regulação setorial, tem plenas condições de encontrar uma solução operacional satisfatória”.

Sendo essas as ponderações, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.366, de 2016.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2017.

Deputado WILSON BESERRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.366/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Wilson Beserra.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, José Airton Cirilo, Laudivio Carvalho, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Lelo Coimbra, Leonardo Monteiro, Marcelo Delaroli, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Milton Monti, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 5.366, DE 2016

Concede ao usuário de rodovia o direito de atravessar gratuitamente praça de pedágio se houver efetuado pagamento de tarifa, no mesmo local, nos vinte minutos anteriores.

Autora: Deputada RENATA ABREU

Relatora: Deputada ANA PIMENTEL

I - RELATÓRIO

Cuida-se de Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, de autoria da Deputada Renata Abreu, que propõe a inclusão de inciso no art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a fim de conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar gratuitamente a mesma praça de pedágio, caso já tenha efetuado pagamento da tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD). A apreciação é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, em 20/09/2017, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Wilson Beserra (PMDB-RJ), pela aprovação e, em 10/10/2017, aprovado por unanimidade o parecer.

Encerrado o prazo regimental, não foi apresentada emendas ao projeto de lei nesta Comissão.





Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251743835000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ana Pimentel

2025-19116

É o relatório.

2

Apresentação: 28/10/2025 15:25:32.983 - CFT
PRL 1 CFT => PL 5366/2016

PRL n.1

* CD 251743835000 *

II - VOTO DA RELATORA

1. Da adequação e compatibilidade financeira e orçamentária

Nos termos da letra *h* do inciso X do art. 32 do RICD, compete à Comissão de Finanças e Tributação (CFT) o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual”. O art. 1º da Norma Interna da CFT prevê que “o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira, de que trata o art. 53, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, será feito mediante a análise da conformidade de proposições com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual e normas pertinentes a eles e à receita e despesa públicas”, entre estas, a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000) e as disposições específicas estatuídas na Constituição Federal.

O PL nº 5.366/2016 altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para “conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar praça de pedágio, gratuitamente, se houver efetuado pagamento de tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores”.

Analisemos, inicialmente, alguns aspectos relativos às concessões para exploração de rodovias públicas e às tarifas de serviço público relacionadas com essa atividade.

A Lei n.º 10.233/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e, entre outras disposições, estabeleceu, em seu art. 13, que a exploração de infraestrutura de transporte público, quando descentralizada, será realizada sob a forma de concessão. Inserem-se na esfera legal de atuação da ANTT matérias afetas à exploração da infraestrutura rodoviária federal e, nesse âmbito, a agência tem como uma de suas atribuições a edição de atos de outorga de direito de exploração de



infraestrutura, cabendo-lhe a celebração e gerência dos respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

De acordo com o § 2º do art. 34-A da Lei n.º 10.233/2001, o edital de licitação para a concessão rodoviária indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica, os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados e considerando, isolada ou conjugadamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga. A principal fonte de receita da concessionária advém do recebimento da tarifa de pedágio, e a ANTT pode autorizar, adicionalmente, a percepção das chamadas receitas extraordinárias, que complementariam a remuneração da outorgada.

As disposições contratuais decorrentes da outorga de concessões consubstanciam um pacto estabelecido e uma relação formada entre os encargos e as vantagens anuídos pelas partes, a qual é presumida como sendo a melhor proposta para a execução do serviço público, tanto para a Administração pública quanto para o particular. Essa equivalência entre exigências e direitos traduz-se no que se denomina a equação econômico-financeira da concessão, objeto do reconhecido princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, que visa ao restabelecimento da equivalência entre os encargos e as vantagens inicialmente pactuadas, restituindo-se a justiça contratual e a equivalência objetiva da prestação e da contraprestação nos casos em que estas tenham sido debilitadas.

A aplicação do referido princípio pode ser identificada em relevantes peças de legislação federal que disciplinam as concessões rodoviárias. A Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, estabelece, no § 2º de seu art. 9º, que “os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro”. Mais detalhadamente, o § 3º do mesmo artigo prevê que, “ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso”. Na mesma linha, a Lei n.º 9.074, de 7



de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos, consigna, no art. 35, que “a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato”.

Amparada pelo arcabouço legal que rege a matéria, a ANTT tem previsto em seus contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária a possibilidade de recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro na eventualidade de concretização de riscos relacionados à concessão alheios à responsabilidade da concessionária. Entre tais riscos, têm constado as alterações na legislação e regulamentação que provoquem modificações na composição econômico-financeira da concessão. A esse respeito, por exemplo, a Instrução Normativa da ANTT nº 33, de 14 de novembro de 2024, assim disciplina:

Art. 18. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão será realizada mediante utilização dos seguintes mecanismos, a critério da ANTT, salvo previsão diversa em contrato:

- I - alteração do valor da tarifa de pedágio;
- II - alteração do prazo da concessão;
- III - aporte público;
- IV - modificação de obrigações contratuais;
- V - alteração da localização ou inclusão de praças de pedágio ou pórticos de fluxo livre;
- VI - estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio; e
- VII - transferência ou retenção de valores utilizando o mecanismo de contas da concessão.

Depreende-se, portanto, que o aporte de recursos públicos para indenização da concessionária por sua perda de receita efetivamente ocasionada por uma alteração legislativa constitui apenas uma das formas de se promover o necessário restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do respectivo contrato.



Seguindo na análise do PL nº 5.366/2016, à luz das considerações precedentes, verifica-se que a proposta de concessão de isenção do pagamento da tarifa de pedágio a determinados usuários atualmente sujeitos à cobrança, caso aprovada, acarretará a redução da receita esperada das concessionárias de exploração da infraestrutura rodoviária, inclusive a federal. Tal receita, convém lembrar, foi considerada nos estudos e modelagens que embasaram a definição das tarifas vigentes nos contratos de concessão em execução. Por conseguinte, a frustração – ainda que parcial – dessas receitas poderá ensejar legítimos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos correspondentes.

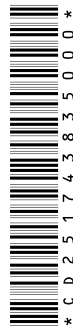
Entretanto, sem prejuízo do reconhecimento do direito à recomposição do equilíbrio dos contratos já firmados, concluímos que nada aponta para a possibilidade de um impacto inescapável – direto, líquido e certo – sobre a receita ou a despesa pública da União decorrente da aprovação do projeto de lei em epígrafe, tendo em vista a pluralidade de meios existentes para viabilizar o necessário reequilíbrio. Como demonstrado, é plenamente possível promover esse reequilíbrio sem que se imponham novos dispêndios de recursos federais para tanto.

Em decorrência de todo o exposto, com fulcro no art. 9º da Norma Interna desta Comissão, concluímos que não cabe a este colegiado afirmar se é adequado ou não o Projeto de Lei nº 5.366/2016, em razão de a matéria não ter implicações orçamentárias ou financeiras sobre receitas ou despesas públicas da União.

2. Mérito

A proposição em análise visa conceder ao usuário de rodovia explorada mediante concessão o direito de atravessar gratuitamente a mesma praça de pedágio, caso já tenha efetuado pagamento da tarifa no mesmo local nos vinte minutos anteriores.

O objetivo é assegurar tratamento mais justo ao usuário que, por engano de rota ou por necessidade de retorno imediato, precisa refazer o trajeto, evitando dupla cobrança em curto intervalo de tempo. A autora justifica que, em tais casos, o usuário é penalizado com novo pagamento de tarifa,



embora sua utilização da via seja praticamente idêntica à de quem segue viagem contínua. O projeto busca, portanto, corrigir essa distorção, estabelecendo um prazo razoável de vinte minutos para nova travessia gratuita.

Sob a ótica da equidade e da modicidade tarifária, princípios que regem a prestação de serviços públicos delegados, o projeto se lei é meritório. A cobrança repetida em curto intervalo de tempo, nas hipóteses de retorno involuntário ou de deslocamentos de pequena extensão, de fato, constitui situação injusta e desproporcional. Nesse sentido, a medida proposta traz racionalidade à cobrança de tarifas, alinhando-se à prática já observada em estacionamentos públicos e privados, nos quais se admite tempo de tolerância sem nova cobrança.

O Projeto de Lei nº 5.366, de 2016, recebeu parecer favorável da Comissão de Viação e Transportes (CVT), que reconheceu a justiça e a razoabilidade da medida ao assegurar tratamento equitativo ao usuário de rodovia. O parecer, de autoria do Deputado Wilson Beserra, destacou que a proposição corrige distorção injusta e de fácil solução técnica, e ressaltou a possibilidade de a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentar o procedimento de modo a prevenir eventuais fraudes.

Não se pode deixar de registrar, nesse ponto, o acerto e a pertinência do entendimento adotado, que reforça a coerência do presente voto pela aprovação, uma vez que as ponderações apresentadas pela CVT também evidenciam o equilíbrio entre o interesse público, a viabilidade operacional e a modicidade tarifária.

Importante frisar, por derradeiro, que a ANTT dispõe de meios tecnológicos para regulamentar a aplicação prática do benefício e prevenir fraudes — como o controle eletrônico por meio de tag veicular, leitura automática de placas, vinculação da passagem ao veículo, entre outros.

A proposição harmoniza-se, portanto, com a política pública de mobilidade e transporte rodoviário, promovendo justiça tarifária e eficiência administrativa.

3. Conclusão



Ante o exposto, voto pela não implicação orçamentária ou financeira da matéria e, no mérito, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.366, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada ANA PIMENTEL
Relatora

2025-19116





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 5.366, DE 2016

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei 5366/2016; e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Ana Pimentel.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rogério Correia - Presidente, Florentino Neto - Vice-Presidente, Adail Filho, Antonio Brito, Átila Lins, Cabo Gilberto Silva, Camila Jara, Dayany Bittencourt, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, José Airton Félix Cirilo, Kim Katagui, Marcos Pereira, Marcos Soares, Mauricio do Vôlei, Mauro Benevides Filho, Murilo Galdino, Paulo Guedes, Reinhold Stephanes, Zé Neto, Aguinaldo Ribeiro, Daniel Agrobom, Delegado Paulo Bilynskyj, Duarte Jr., Erika Kokay, Félix Mendonça Júnior, Icaro de Valmir, Josenildo, Laura Carneiro, Luiz Carlos Busato, Mendonça Filho, Olival Marques, Otto Alencar Filho, Pedro Westphalen, Professora Luciene Cavalcante, Ricardo Abrão, Rodrigo da Zaeli, Sanderson, Sargento Portugal, Sidney Leite e Socorro Neri.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2025.

Deputado ROGÉRIO CORREIA
Presidente

