

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO-  
REJEIÇÃO NA ÚNICA  
COMISSÃO DE  
MÉRITO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.744-A, DE 2009**

**(Do Sr. Paulo Pimenta)**

Obriga a construção e manutenção de estações de apoio ao usuário, no âmbito das concessões rodoviárias federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LEONARDO QUINTÃO).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

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

## O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei n.º 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 obrigar o concessionário de infra-estrutura rodoviária federal a construir e manter estação de apoio ao usuário.

**Art. 2º** A Lei n.º 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o inciso III do art. 11 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“III – proteger os usuários quanto à qualidade e oferta da infra-estrutura e dos serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;”*

II – o art. 37 passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

*“IV – construir e manter, quando se tratar de infra-estrutura rodoviária, estações de apoio ao usuário, localizadas às margens da rodovia, das quais façam parte instalações, áreas e serviços destinados a descanso, a higiene, a alimentação, a obtenção de informações relacionadas à concessão, a comunicação telefônica e a estacionamento e reparação de veículos.”*

III – o inciso II do art. 82 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e a execução de obras viárias, nelas incluídas as das estações de apoio ao usuário, mencionadas no art. 37 desta lei.”*

**Art. 3º** Os contratos vigentes de concessão de infra-estrutura rodoviária federal deverão ser ajustados ao que dispõe o inciso IV do art. 37 da Lei n.º 10.233, de 2001.

**Art. 4º** Esta lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Tomo emprestadas as palavras da justificação do Projeto de Lei n.º 2.107, de 2007, de autoria do Deputado Ratinho Júnior. Assim faço porquanto a iniciativa de S.Ex.<sup>a</sup> e esta que agora apresento fundamentam-se nos mesmos argumentos. Em que pese a citada proposta não haver logrado êxito em sua tramitação, creio que o Parlamento, novamente chamado a refletir sobre a matéria, mudará de opinião. Eis as considerações que, acredito, justificam tal mudança.

“As concessionárias de rodovias brasileiras têm prestado atendimento e serviços incompatíveis com as pesadas tarifas cobradas nas praças de pedágio. A qualidade tem sido aquém da que merece o usuário, penalizado a cada quilômetro do seu percurso. Em busca de uma redução do desequilíbrio que impera nesta relação, apresentamos este projeto de lei, cujo objetivo é resolver um problema crônico: a falta de um local de descanso nas rodovias sob concessão, imprescindível especialmente para os profissionais das estradas e para aqueles que necessitam fazer viagens longas, a passeio com a família ou a negócios.

A possibilidade de contar, em local seguro e aprazível, com telefones públicos, restaurante, banheiro e outros benefícios essenciais é o mínimo que espera o cidadão que paga altas cargas de impostos, taxas, contribuições e, pior, tarifas de pedágio. Mais que o simples conforto, para quem enfrenta a fadiga e o cansaço das viagens, uma área de descanso pode representar a diferença entre a vida e a morte.

Prosseguir viagens em situações de risco como as que ocorrem em períodos chuvosos, de neblina ou quando se está acometido pelo sono ou cansaço é garantia de acidentes e tragédias. É certo que a maioria das rodovias tem restaurantes, lanchonetes com banheiros e até telefones, mas nem sempre funcionam em tempo integral ou oferecem a higiene, a segurança e o conforto adequados.

Outro aspecto fundamental é que nossa proposta faculta à concessionária obter recursos com a prestação de serviços, por meio de restaurantes, lanchonetes e similares, o que tornaria auto-sustentável esse serviço que, em essência, é de utilidade pública.”

Essas eram as razões que se tinha a apresentar. Conto com o apoio dos nobres colegas para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de agosto de 2009.

Deputado **PAULO PIMENTA**

|                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|

**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 I  
Dos Princípios Gerais**

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

- I - preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- II - assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- III - proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;
- IV - assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- V - compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- VI - promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;
- VII - reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;
- VIII - assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;
- IX - estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;
- X - promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;
- XI - ampliar a competitividade do País no mercado internacional;
- XII - estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

## **Seção II**

### **Das Diretrizes Gerais**

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

- I - descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;
- II - aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;
- III - dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados, com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;
- IV - promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;
- V - promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI - estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII - reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

.....

**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 e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura 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.

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34.

§ 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.

.....

## CAPÍTULO VII

### DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

#### Seção I

#### Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições

.....

Art. 82. São atribuições do DNT, em sua esfera de atuação:

I - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

VI - participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII - realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII - firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX - declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X - elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII - administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ, à exceção

das competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, que serão sempre exercidas pelo DNIT, diretamente ou mediante convênios de delegação.

§ 2º No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha .

## **Seção II**

### **Das Contratações e do Controle**

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento das licitações e celebração dos contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

Parágrafo único. O DNTT fiscalizará o cumprimento das condições contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei n.º 5.744, de 2009, proposto pelo Deputado Paulo Pimenta. A iniciativa altera a Lei n.º 10.233, de 2001, que criou a ANTT, para determinar que o contrato de concessão de rodovia federal contenha cláusula que obrigue o concessionário a construir e manter estações de apoio ao usuário, localizadas às margens da rodovia, das quais façam parte instalações, áreas e serviços destinados a descanso, higiene, alimentação, obtenção de informações, comunicação telefônica e estacionamento e reparação de veículos. Segundo a proposta, a ANTT deve estabelecer padrões, normas e especificações técnicas relativos às estações de apoio.

Na justificção, o autor traz argumentos apresentados pelo Deputado Ratinho Júnior, na defesa do Projeto de Lei n.º 2.101, de 2007, analisado e rejeitado pelo Parlamento. Em resumo, ali afirma-se que a maioria das instalações de apoio existentes às margens das rodovias privatizadas não está à altura do que esperam os usuários, de quem se cobra elevadas tarifas de pedágio.

Não houve emendas ao projeto.

## II - VOTO DO RELATOR

De vez que o Deputado Paulo Pimenta tomou a liberdade de retomar os argumentos apresentados pelo Deputado Ratinho Júnior em defesa da criação de estações de apoio aos usuários de rodovias federais exploradas mediante concessão, sinto-me à vontade para acolher os termos do parecer sobre a matéria proferido em 2008 pelo Deputado Jackson Barreto, nesta Comissão. Lembro que, na ocasião, tal parecer foi aprovado por unanimidade neste colegiado de mérito. Vou a ele.

*“É compreensível a preocupação do Deputado Ratinho Júnior com as condições dos serviços prestados aos usuários das rodovias, especialmente àqueles que têm na direção de veículo um ofício. O próprio constituinte, indiretamente, esteve atento a essa questão: exigiu que se cuidasse dos direitos dos usuários e que os concessionários de serviço público ficassem obrigados a prestar serviço adequado, o qual a lei traduz por regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas.*

*Devo confessar, no entanto, que me parece algo impertinente a exigência de que as empresas concessionárias de rodovias construam e administrem áreas de descanso e lazer nas imediações das praças de cobrança de pedágio, com os equipamentos e as características que a lei pretende impor.*

*Não são, a rigor, as estradas postas sob concessão que carecem de infra-estrutura de apoio ao usuário. Ao contrário. Elas, muito mais do que as exploradas diretamente pelo estado, contam com amplo conjunto de estabelecimentos comerciais às suas margens – boa parte dele de bom nível -, com apoio mecânico e paramédico, com sistema de sinalização e de informação e com telefones distribuídos ao longo do trajeto.*

*Penso que se fosse o caso de levar a lei a dizer tipos de intervenção física que deveriam ter lugar nas rodovias, melhor que se começasse pelas que hoje estão nas mãos do poder público, amiúde pior mantidas e equipadas. Não sendo assim, dever-se-ia estabelecer, no mínimo, a universalidade da exigência: o que valeria para a estrada administrada pelo estado valeria para a estrada administrada pela iniciativa privada.*

*Creio, todavia, que toda essa matéria é inadequada. Melhorias de infra-estrutura acontecem na medida do aparecimento de disponibilidades financeiras, dos avanços tecnológicos, do correto planejamento público ou privado e da construção de um ambiente institucional favorável aos investimentos. Melhorar a infra-estrutura não é meta que possa ser atingida pela simples vontade do legislador. Ainda que a força de impor uma obrigação esteja ao nosso lado, os elevados custos de uma medida – quando não a impossibilidade de cumpri-la – deveriam dissuadir o Parlamento de tentar ir contra o tempo ou contra os fatos.”*

**Em razão dessas considerações, e não havendo fato novo que justifique um reposicionamento desta Comissão em relação à matéria, voto pela rejeição do Projeto de Lei n.º 5.744, de 2009.**

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2009.

Deputado **LEONARDO QUINTÃO**

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.744/2009, nos termos do parecer do relator, Deputado Leonardo Quintão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes - Vice-Presidente, Ailton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Silas Brasileiro, Vanderlei Macris, Arolde de Oliveira, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2009

Deputado **JAIME MARTINS**  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|