



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.779-A, DE 2010**

**(Do Sr. José C. Stangarlini)**

Institui em todo o Território Nacional a obrigatoriedade da cobertura de seguro de acidentes pessoais e de assistência funeral nas rodovias do país sujeitas à cobrança de pedágio; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. OSVALDO REIS).

### **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).

### **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** – As pessoas jurídicas de direito público ou privado responsáveis pela operação de estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, sujeitas à cobrança de pedágio, ficam obrigadas a contratar seguro de acidentes pessoais em benefício dos ocupantes dos veículos que por elas transitem, sejam elas condutores ou passageiros, observadas as condições mínimas seguintes:

I – morte por acidente: a cada óbito de ocupante do veículo corresponderá uma indenização a ser paga aos seus herdeiros legais;

II – assistência funeral: garantindo a prestação dos serviços necessários à realização dos funerais dos ocupantes do veículo sinistrado e que será pago ao herdeiro legal de cada um dos falecidos.

**Art. 2º** – Os valores dos capitais segurados serão aqueles mencionados no Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres – Seguro DPVAT, para a cobertura de morte e a de assistência funeral até o valor máximo estipulado para a cobertura de Invalidez Total e Permanente, nos termos da Lei nº 11.945, de 2009.

**Parágrafo Único** – A menção ao Seguro DPVAT tem a finalidade exclusiva de estabelecer os valores dos capitais segurados correspondentes e de seus reajustes, quando ocorrerem.

**Art. 3º** – A cobertura do seguro e da assistência mencionados dar-se-á a partir do momento em que o veículo começar a trafegar em rodovia ou estrada de qualquer nível nacional e sob qualquer regime estatutário, onde haja a cobrança de pedágio, cessando quando o veículo deixar a malha rodoviária sujeita a tais condições.

**Art. 4º** – Para os efeitos desta lei considera-se acidente pessoal o evento involuntário, externo, súbito e violento, com data específica, causador de lesão física que, por si só e independentemente de toda e qualquer causa, tenha por consequência direta a morte dos ocupantes do veículo sinistrado.

**Art. 5º** – Estão excluídos de todas as garantias deste seguro, os seguintes riscos:

I – atos ou operações de guerra, declarada ou não, de guerra química ou bacteriológica, de guerra civil, guerrilha ou de revolução;

II – atos de agitação, motins, revolta, sedição, sublevação ou outras perturbações da ordem pública dela decorrentes, não sendo essas restrições aplicáveis, entretanto, aos atos praticados pelos integrantes das Forças

Armadas, dos Corpos de Bombeiros, das Polícias civis e Militares, quando no exercício de suas funções;

**III** – uso de material nuclear para quaisquer fins, incluindo a explosão nuclear provocada ou não, bem como a contaminação radioativa ou exposição a radiações nucleares ou ionizantes que determinem, a qualquer tempo, a morte do condutor, do do passageiro ou de ambos;

**IV** – prática por parte do condutor ou do passageiro de atos ilícitos ou contrários à lei, inclusos nestes casos a direção de veículos terrestres sem a devida habilitação, bem com a sua morte pelo beneficiário do seguro ou com a sua cumplicidade;

**V** – doenças determinantes do evento letal, quaisquer que sejam suas causas;

**VI** – suicídio ou tentativa de suicídio, que resulte posteriormente na morte do condutor, do passageiro ou de ambos;

**VII** – intoxicações decorrentes da ingestão de produtos químicos, drogas ou medicamentos, salvo quando prescritos por médico e que sejam utilizados conforme as respectivas orientação e prescrição;

**VIII** – alterações mentais ou comportamentais conseqüentes da ingestão de bebidas alcoólicas, drogas, entorpecentes ou de outras substâncias tóxicas, especialmente aquelas destinados à manutenção da vigília ou da atenção durante a direção do veículo;

**IX** – tufões, furacões, tornados, ciclones, maremotos, terremotos e erupções vulcânicas e outras convulsões da natureza, inclusive o deslizamento de terra e de muros de arrimo, especialmente se o tráfego do veículo foi efetivado em flagrante desobediência à determinação de agente policial ou legalmente investido do poder de polícia;

**X** – ato reconhecidamente perigoso que não seja motivado por necessidade específica.

**Parágrafo Único** – Além dos riscos já expressamente excluídos não haverá responsabilidade por eventos que venham a ferir disposições do Código Civil Brasileiro.

**Art. 6º** – O descumprimento da presente lei sujeitará o infrator, pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela operação de estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, ao pagamento de multa no valor valor equivalente em reais ao de 100 (cem) vezes o maior capital segurado, calculado como indicado no **Art. 2º**, e que será dobrado em caso de reincidência.

**Art. 7º** – O pagamento voluntário de qualquer valor, caracterizando o seguro em risco próprio, não eximirá o infrator do pagamento da multa.

**Art. 8º** – O Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação, regulamentará a presente lei.

**Art. 9º** – As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no Orçamento, suplementadas, se necessário.

**Art. 10** – Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### JUSTIFICAÇÃO

Segundo estudos realizados pela NTC – Associação de Transportes de Cargas, dos quase 170.000 km de rodovias asfaltadas, quase 6%, ou sejam, mais de 10.000 km estão nas mãos da iniciativa privada, além de todas aquelas ainda mantidas e supervisionadas pelo Poder Público. Quanto à média mundial para a concessão à iniciativa privada, não ultrapassa ela aos 2%, existindo mais de 300 pontos de cobrança de pedágio, somente em rodovias estaduais e federais, conforme apurou a RDE – Revista das Estradas.

A contrapartida dos esforços das entidades encarregadas da manutenção e conservação das estradas pedagiadas é, paradoxalmente, o incremento no número de acidentes, de cerca de 25% entre os anos de 2007 e 2008. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes – CNT, as rodovias federais pedagiadas registraram no ano passado, de 2008, 138 mil ocorrências de trânsito, com um total de 239 mil veículos envolvidos – um quarto deles, caminhões.

Segundo especialistas em segurança de trânsito, quando veículos de carga provocam ou não vítimas de acidentes, o número de óbitos é, em média, sete vezes maior do que em colisões graves envolvendo dois carros de passeio, quando costumam ser registradas até duas mortes. Uma pesquisa da Universidade de São Paulo – USP, divulgada no mês de dezembro/2009, identificou o uso acentuado de substâncias químicas para manter os caminhoneiros acordados por mais tempo. “O maior problema é que, quando o efeito passa, esses condutores sofrem um “apagão” e os acidentes são quase inevitáveis”, afirma o médico Dr. Dirceu Rodrigues Alves Jr., da Abramet.

Pesquisas sobre segurança e saúde de motoristas profissionais, revelam que desde o ano passado, de 2008, com o início da “Lei Seca”, o uso de drogas tem se disseminado ainda mais entre caminhoneiros e motoristas profissionais. Com o risco de serem flagrados no bafômetro, os motoristas substituíram a bebida alcoólica por outras substâncias entorpecentes.

Com as rodovias pedagiadas o que se tem é uma melhoria sensível nas condições de tráfego. Não se pode pleitear as estradas esburacadas e as condições propícias aos acidentes. Da mesma forma, a “Lei Seca” é moralizadora e de fundamental importância para a segurança no trânsito urbano ou rodoviário.

Assim sendo, a instituição do seguro, nos moldes mencionados, acaba por propiciar benefícios de elevado alcance social, assegurando aos de reto procedimento e aos seus familiares, o pagamento de valores possíveis de refazimento de vidas ceifadas prematuramente, além de contribuir para a melhoria das condições de tráfego e de segurança nas estradas pedagiadas.

Os capitais de cobertura mencionados são bastante razoáveis, não proporcionando enriquecimento, mas alguma tranquilidade e conforto aos familiares, já que, nos níveis atuais, a indenização por morte se situa nos R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) e a assistência funeral, de valor equivalente ao da cobertura por invalidez permanente, poderá atingir R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), quantia que possibilitará um funeral digno.

De outra sorte, não significa, em face dos valores estipulados, gravame que venha onerar sobremaneira os responsáveis pelas estradas pedagiadas, sob concessão ou não, de molde a justificar o aumento das tarifas, com a transferência do custo dos prêmios para os usuários.

Em face da relevância social da matéria versada na presente propositura, onde se sobreleva um mínimo de esperança aos familiares das vítimas da insensatez, é de se ter certeza de se contar com o apoio dos pares nesse Congresso, para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de fevereiro de 2010.

**Deputado José Carlos Stangarlini  
(PSDB/SP)**

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

**LEI Nº 11.945, DE 4 DE JUNHO DE 2009**

Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Deve manter o Registro Especial na Secretaria da Receita Federal do Brasil a pessoa jurídica que:

I - exercer as atividades de comercialização e importação de papel destinado à impressão de livros, jornais e periódicos, a que se refere a alínea *d* do inciso VI do art. 150 da Constituição Federal; e

II - adquirir o papel a que se refere a alínea *d* do inciso VI do art. 150 da Constituição Federal para a utilização na impressão de livros, jornais e periódicos.

§ 1º A comercialização do papel a detentores do Registro Especial de que trata o *caput* deste artigo faz prova da regularidade da sua destinação, sem prejuízo da responsabilidade, pelos tributos devidos, da pessoa jurídica que, tendo adquirido o papel beneficiado com imunidade, desviar sua finalidade constitucional.

§ 2º O disposto no § 1º deste artigo aplica-se também para efeito do disposto no § 2º do art. 2º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, no § 2º do art. 2º e no § 15 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e no § 10 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004.

§ 3º Fica atribuída à Secretaria da Receita Federal do Brasil competência para:

I - expedir normas complementares relativas ao Registro Especial e ao cumprimento das exigências a que estão sujeitas as pessoas jurídicas para sua concessão;

II - estabelecer a periodicidade e a forma de comprovação da correta destinação do papel beneficiado com imunidade, inclusive mediante a instituição de obrigação acessória destinada ao controle da sua comercialização e importação.

§ 4º O não cumprimento da obrigação prevista no inciso II do § 3º deste artigo sujeitará a pessoa jurídica às seguintes penalidades:

I - 5% (cinco por cento), não inferior a R\$ 100,00 (cem reais) e não superior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), do valor das operações com papel imune omitidas ou apresentadas de forma inexata ou incompleta; e

II - de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) para micro e pequenas empresas e de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para as demais, independentemente da sanção prevista no inciso I deste artigo, se as informações não forem apresentadas no prazo estabelecido.

§ 5º Apresentada a informação fora do prazo, mas antes de qualquer procedimento de ofício, a multa de que trata o inciso II do § 4º deste artigo será reduzida à metade.

Art. 2º O Registro Especial de que trata o art. 1º desta Lei poderá ser cancelado, a qualquer tempo, pela Secretaria da Receita Federal do Brasil se, após a sua concessão, ocorrer uma das seguintes hipóteses:

I - desatendimento dos requisitos que condicionaram a sua concessão;

II - situação irregular da pessoa jurídica perante o Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

III - atividade econômica declarada para efeito da concessão do Registro Especial divergente da informada perante o CNPJ ou daquela regularmente exercida pela pessoa jurídica;

IV - não comprovação da correta destinação do papel na forma a ser estabelecida no inciso II do § 3º do art. 1º desta Lei; ou

V - decisão final proferida na esfera administrativa sobre a exigência fiscal de crédito tributário decorrente do consumo ou da utilização do papel destinado à impressão de livros, jornais e periódicos em finalidade diferente daquela prevista no art. 1º desta Lei.

§ 1º Fica vedada a concessão de novo Registro Especial, pelo prazo de 5 (cinco) anos-calendário, à pessoa jurídica enquadrada nas hipóteses descritas nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo.

§ 2º A vedação de que trata o § 1º deste artigo também se aplica à concessão de Registro Especial a pessoas jurídicas que possuam em seu quadro societário:

I - pessoa física que tenha participado, na qualidade de sócio, diretor, gerente ou administrador, de pessoa jurídica que teve Registro Especial cancelado em virtude do disposto nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo; ou

II - pessoa jurídica que teve Registro Especial cancelado em virtude do disposto nos incisos IV ou V do *caput* deste artigo.

.....  
 .....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I - RELATÓRIO

Cumpra a esta comissão analisar e emitir parecer acerca do Projeto de Lei n.º 6.779, de 2010, de autoria do Deputado José Carlos Stangarlini. A proposição foi também distribuída às Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita ao regime de apreciação conclusiva pelos colegiados da Casa.

É objetivo da iniciativa instituir cobertura obrigatória de seguro de acidentes pessoais e de assistência funeral nas rodovias em que se cobra pedágio. Segundo o art. 1º do projeto, a contratação do seguro é dever daquele que opera a estrada em que se cobra pedágio, seja ela federal, estadual ou municipal. A finalidade do seguro, prossegue o primeiro dispositivo, é indenizar cada ocupante de veículo que venha a falecer em rodovia sob exploração pedagiada, bem como cobrir despesas relacionadas ao funeral. No art. 2º, estabelece-se que os valores dos capitais segurados correspondem àqueles definidos na legislação que cuida do DPVAT. Esclarece-se, no art. 3º, que a cobertura do seguro tem início com o ingresso do veículo na rodovia e finda com sua saída. No art. 4º, dá-se a definição de acidente pessoal, para os efeitos da lei. No art. 5º, apresentam-se os riscos que não estão cobertos pelo seguro, entre eles atos ou operações de guerra, motins, revoltas, explosão nuclear, prática de atos ilícitos pelo condutor, alterações comportamentais ou mentais produzidas pela ingestão de bebida alcoólica, tufões, furacões, deslizamento de terra etc. Determina-se, no art. 6º, a pena de multa – de valor equivalente a cem vezes o maior capital segurado – por descumprimento do disposto na lei. No art. 7º, afirma-se que o pagamento voluntário não exime o infrator do pagamento de multa. No art. 8º, dá-se prazo ao Poder Executivo para efetuar a regulamentação da lei. No art. 9º, por fim, estatui-se que as despesas decorrentes da execução da lei correrão à conta de verbas orçamentárias.

A justificar a proposta, o autor afirma que apesar dos esforços de manutenção e de conservação das estradas pedagiadas, ali tem havido aumento do

número de acidentes nos últimos dois anos, os quais acabam deixando um grande número de pessoas, principalmente familiares das vítimas, sem o amparo devido.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Em que pese ser compreensível a preocupação do autor do projeto com o crescimento do número de acidentes em rodovias exploradas mediante cobrança de pedágio, quer me parecer que a sugestão proposta por S.Ex.<sup>a</sup> não reúne atributos que a permitam prosperar.

De imediato, não soa claro por que a morte causada por acidente rodoviário em via explorada sob pedágio deve ser compensada com pagamento de indenização, aos herdeiros, de valor duas vezes superior à da que se lhes paga hoje, via DPVAT, por força de morte em acidente de trânsito ocorrido em qualquer espécie de via. Confesso que me escapa o motivo pelo qual morrer em rodovia mais bem cuidada do que a maioria das rodovias existentes – exploradas diretamente pelo poder público – deveria dar origem a reparação mais elevada. Se o que está em jogo é a capacidade econômica de arcar com a contratação do seguro, há de se reconhecer que a dos governos, principalmente da União, é sempre muito maior do que a de qualquer empresa privada. De outra parte, se a questão é proporcionar incentivos para que o administrador da rodovia reduza acidentes, pois estaria dessa maneira também reduzindo despesas com pagamento de indenizações, melhor seria que a regra aqui sugerida valesse para as rodovias conservadas pelo poder público, de vez que, em geral, estão em muito pior situação do que as rodovias delegadas à iniciativa privada.

De resto, é necessário lembrar que as empresas concessionárias de rodovias, conforme já pacificado nos tribunais superiores, gozam da condição de pessoas jurídicas interpostas da Administração Pública, o que as sujeita aos mesmos critérios de responsabilização ditados pelo art. 37, § 6º, da Constituição da República – responsabilidade objetiva do poder público em caso de danos causados a terceiros. A responsabilidade objetiva do concessionário também se pode deduzir do fato de haver relação de consumo entre ele e o usuário da rodovia, submetida aos termos do Código de Defesa do Consumidor. Sendo assim, a morte, as lesões ou a perda patrimonial decorrentes de desastre cuja causa esteja relacionada a aspecto defeituoso da prestação do serviço de manutenção e controle da rodovia, inclusive sob concessão, dão causa a indenização judicial na extensão dos danos havidos, não importando que já se tenha pago o seguro DPVAT.

Feitas essas considerações, meu voto é pela rejeição do Projeto de Lei n.º 6.779, de 2010.

Sala da Comissão, em 29 de junho de 2010.

**Deputado OSVALDO REIS**  
Relator



### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.779/10, nos termos do parecer do relator, Deputado Osvaldo Reis.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes e Cláudio Diaz - Vice-Presidentes, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Vanderlei Macris, Fernando Chucre, Flávio Bezerra, Jurandy Loureiro, Marcelo Almeida, Marcos Lima e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 8 de dezembro de 2010

Deputado PEDRO FERNANDES  
Vice-Presidente,  
no exercício da Presidência

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