



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.926, DE 2011**

**(Do Sr. Gean Loureiro)**

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

**DESPACHO:**

APENSE-SE AO PL 1561/2011.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

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 fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

**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 veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:*

*a) as filas de acesso defronte às cabines de cobrança de pedágio ultrapassarem trezentos metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;*

*b) os usuários permanecerem por mais de dez minutos à espera de atendimento em filas de acesso defronte às cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância. (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 na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Está explícito no texto da Lei nº 10.233, de 2001, que a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte devem ser exercidas de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade nas tarifas.

É inegável que a formação de extensas filas defronte as praças de cobrança de pedágio, como costuma ocorrer em horários de pico e nos feriados prolongados, representa um claríssimo atestado de que a exploração da infraestrutura rodoviária não está sendo exercida de forma adequada.

Tal situação demonstra que as condições disciplinadas pela Lei nº 10.223/2001 como, por exemplo, a eficiência, a segurança e a cortesia contratadas na concessão não são observadas pelas Concessionárias, que expõe os seus usuários a riscos e privações desnecessárias.

Dentre todas as mazelas que o usuário é exposto, o pior e maior problema é com a condição de segurança, especialmente porque mais veículos permanecem parados na rodovia, maiores as chances de que criminosos se aproveitem da situação para executar assaltos, colocando em risco a vida dos viajantes.

Cai por terra, também, com o desconforto da espera a condição de cortesia na prestação do serviço, peça fundamental e necessária na concessão.

É preciso garantir certa fluidez do trânsito por meio da liberação da passagem dos veículos nas praças de pedágio, quando isso se mostrar indispensável para o controle do tamanho das filas de espera, porque só assim as concessionárias adotarão outros métodos eficazes de cobrança.

Não se trata de medida extravagante: pois a Agência Nacional de Transportes Terrestre, já utiliza esses parâmetros como item regulatório e os contratos de concessão de rodovia federal, de forma generalizada, já prevêem o expediente da liberação da passagem de veículos pelas praças de pedágio na hipótese de formação de filas extensas. Deseja-se, com esse projeto, tão somente, enfatizar na lei o caráter amplo e compulsório do procedimento, de sorte que todos os contratos em vigor, assim como os contratos futuros, no âmbito da União tenham incorporada cláusula que reproduza o mandamento legal. Outrossim, espera-se que a aprovação do projeto, deixe de ser apenas concepção para se tornar obrigação e force o órgão regulador a atuar mais diligentemente no controle da operação das praças de pedágio, tornando coisa do passado as imagens de filas quilométricas nas vias postas sob concessão.

Eram as considerações que se queria fazer.

Sala das Sessões, em 03 de agosto de 2011.

Deputado **GEAN LOUREIRO**

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><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 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-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.

.....

.....

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