



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.105, DE 2011**

**(Do Sr. Diego Andrade)**

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) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cento e cinquenta metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos, em fila, à espera de passagem por 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 após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

### JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos meses, o Parlamento tem recebido diversos apelos no sentido de produzir lei que coíba a formação de filas muito extensas defronte cabines de pedágio, fenômeno relativamente comum em boa parte das rodovias exploradas sob concessão.

Em resposta a muitas dessas solicitações, que me soam bastante razoáveis, decidi oferecer à discussão da matéria – que já foi objeto da atenção de outros colegas parlamentares nesta Casa – este projeto de lei.

As principais características da proposição são as que seguem: estipula que as filas nas praças de pedágio não podem ser superiores a cento e cinquenta metros e que a espera do usuário para transpor cabines de pedágio não pode demorar mais de cinco minutos; determina que, dada ao menos uma das condições antes descritas, libere-se a passagem dos usuários pelas cabines de pedágio, até que a situação se normalize; ordena que nos contratos de concessão de rodovia federal seja prevista penalidade por descumprimento da obrigação de liberar passagem nas ocasiões mencionadas.

Gostaria de chamar a atenção para o fato de a liberação da passagem, neste projeto, dever ser realizada pelo concessionário mesmo no caso de ele colocar à disposição dos usuários os chamados “papa-filas”, agentes que percorrem as filas de veículos a fim de acelerar os procedimentos de pagamento de pedágio. O importante é que o veículo não fique retido nas praças de pedágio por mais de cinco minutos. Outro aspecto que vale a pena destacar é que não se está simplesmente repetindo, na proposta, o parâmetro de atendimento em praça de pedágio definido nos programas de exploração de rodovia (fila com extensão máxima de trezentos metros e espera não superior a dez minutos), cujo descumprimento dá ensejo à liberação da passagem dos veículos. Em vista do descontentamento popular e de alternativas tecnológicas existentes para abreviar e simplificar o processo de pagamento de pedágio, creio que parâmetro mais severo pode ser adotado, sem risco de se colocar os concessionários em dificuldade operacional ou financeira.

Dito isso, em respeito à eficiência na prestação dos serviços públicos, conto com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 2011.

**Deputado DIEGO ANDRADE**

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA 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>
-------------------------