



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei n° 4.643, de 2020, do Senador Eduardo Girão, que *acrescenta o art. 12-A à Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para incluir os cartões de crédito e débito como meio de pagamento de tarifas de pedágios em rodovias federais.*

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a analisar o Projeto de Lei 4.643, de 2020, de autoria do Senador Eduardo Girão (Podemos, Ceará), que apresenta proposta de modificação da Lei n° 8.987, de 1995, para permitir que as concessionárias de rodovias federais implementem a utilização de cartões de crédito e débito como forma de pagamento de pedágios.

II – ANÁLISE

Em análise preliminar, podemos verificar que o presente projeto é constitucional, visto que conforme o art. 22, inciso XI e VII, da Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transportes e política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores. Portanto, é legítimo que a União estabeleça a forma de pagamento a ser utilizada nas concessões rodoviárias.



Além disso, o PL 4.643, de 2020, está em consonância com a Lei nº 8.987, de 1995, que aponta em seu art. 6º que as concessões pressupõem a prestação de serviço adequado, isto é, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Com relação ao mérito, a implementação do pagamento de pedágios com cartões de crédito e débito trará uma série de benefícios aos usuários das rodovias, como a comodidade e a segurança na realização do pagamento.

Ademais, cabe ressaltar que a grande maioria das pessoas já utiliza cartões de crédito e débito como meio de pagamento em outras áreas, como compras em estabelecimentos comerciais, por exemplo. Portanto, a implementação dessa medida não trará grandes dificuldades aos usuários das rodovias.

Não esqueçamos, o PL 4.643, de 2020 caminha em direção ao aprimoramento da qualidade do serviço de concessão de rodovias federais, não só pela comodidade que a medida trará aos usuários, mas também pela modernização do sistema de pagamento de pedágios. Hoje, muitos usuários deixam de passar no pedágio, pegando vias alternativas, por falta de dinheiro físico. O projeto irá solucionar essa dificuldade.

Entretanto, o País tem como fundamento basilar de sua relação com os investidores o respeito aos contratos. Não seria salutar que de tempo em tempo os contratos administrativos sofressem modificações unilaterais, principalmente aquelas que pudessem desequilibrar a saúde econômico- financeira dos contratos, com repercussões regulatórias e burocráticas relevantes. Principalmente para as Agências Reguladoras, no caso a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e para os órgãos de controle.

Segundo o anuário estatístico de transportes de 2021, a ANTT administra 23 contratos de concessões rodoviárias, que gerem 11.025 km de rodovias federais. A alteração imediata das regras de todos estes contratos, mesmo que para um fim meritório, poderia causar um efeito adverso na própria regulação dos contratos, visto que para cada um deverá ser feita uma conta específica de equilíbrio das obrigações do concessionário.



Além disso, as formas de pagamento são mutáveis com o avanço tecnológico. É bom lembrarmos que até o sal já foi usado como moeda. Há pouco tempo não conhecíamos o Pix como um método de pagamento. Os próprios cartões de crédito e débitos são invenções relativamente recentes na história das transações bancárias. Seria temerário condenar a ANTT a usar cartões de débitos e créditos de forma obrigatória e perpétua nos pedágios, se, devido ao avanço da informática, em futuro bem próximo, tais meios de pagamento já possam ter sido totalmente substituídos por outras formas mais céleres e seguras de pagamento.

Assim, entendemos oportuno deixar tanto expresso que a nova obrigação valerá para os novos contratos licitados a partir de 1º de janeiro de 2025, quanto que os atuais contratos somente precisarão atender a nova regra quando for devida a primeira revisão quinquenal após aquela data. Dessa forma será respeitada a segurança jurídica e o devido impacto regulatório na aplicação da lei.

A pedido do Senador Eduardo Braga, deixamos claro no texto da posição que os consumidores não deverão ser onerados pelas modificações aqui trazidas. Consideramos oportuno também, substituir a espécie cartões de débitos e de créditos, pelo conceito: meios eletrônicos, de forma atualizada com o avanço tecnológico. Assim, quando houver o surgimento de outras formas mais seguras e céleres de pagamento que o cartão de crédito ou de débito, e certamente haverá em não muito tempo, a lei não estará obsoleta.

Foi apresentada uma emenda de autoria do Senador Wellington Fagundes, prevendo que os pagamentos eletrônicos serão os regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil. Ao nosso juízo, vemos que a emenda dará segurança jurídica para os novos contratos, e maior transparência para uma fiscalização efetiva contra possíveis crimes, assim, acatamos a emenda nº 01.

Entendemos ser necessário a apresentação de uma emenda substitutiva pelo fato das várias alterações no texto original, contemplando a sugestão do Senador Eduardo Braga e a emenda do Senador Wellington Fagundes.



III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.643 de 2020, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVA)

Dê-se a seguinte redação ao Art. 12-A proposto pelo art. 1º do PL 4.643, de 2020:

“Art. 12-A. Os contratos de concessão de rodovias federais, licitados após 1º de janeiro de 2025, deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por diferentes meios eletrônicos regulados e autorizados pelo Banco Central do Brasil, de forma atualizada com o avanço tecnológico, desde que não haja acréscimo na tarifa de pedágio cobrada ao consumidor”.

Parágrafo único. Os atuais contratos em vigor aplicarão a obrigação do *caput*, gradualmente, a partir das revisões quinquenais subsequentes a data de início da obrigação para os novos contratos.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

