

AGENDA LEGISLATIVA DAS RODOVIAS CONCEDIDAS

Congresso Nacional

BRASÍLIA | 2026



MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL
— ABCR —

30
ANOS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR

Informações corporativas

Conselho Diretor

Marco Aurélio Barcelos (presidente)
Brendon Ramos
Eduardo Camargo
Giane Zimmer
José Carlos Cassaniga
Marcelo Afonseca
Rui Klein
Tulio Abi-Saber

Diretoria Estatutária

Marco Aurélio Barcelos - Diretor-Presidente
Marco Antônio Giusti - Diretor-Executivo
Guilherme Bianco - Diretor de Relações Institucionais

Equipe Técnica

Beatriz Camara Póvoa – Auxiliar Técnica de Design
Flávia Momii – Assessora de Conformidade
Jacqueline Rodrigues – Analista de Projetos
Karina Fera – Diretora Jurídica
Ligia Almeida – Assessora de Relações Institucionais
Pamela Barbosa – Gerente de Planejamento e Projetos
Pedro Sayeg – Advogado
Raymundo Quadros – Gerente Administrativo Financeiro
Roberta Ramaldes – Gerente de Comunicação e Imagem
Victor Hugo Costa – Gerente de Estudos de Mercado e Regulação

Conselho fiscal

Hugo Mitz
José Ricardo Durante
Josiane Almeida

Sede São Paulo

Rua Geraldo Flausino Gomes, 61
Conjunto 62 – Brooklin
São Paulo (SP)
CEP: 04575-060
Tel.: (11) 5105-1190
Fax: (11) 5105-1199
contato@abcr.org.br

Regional Brasília

SAUS – Quadra 1
Bloco J Ala B Sala 507
Brasília (DF)
CEP: 70070-944
Tel.: (61) 3224-3096

Projeto gráfico e diagramação

Beatriz Camara Póvoa

Conheça a

Melhores Rodovias do Brasil - ABCR



MELHORESRODOVIAS.ORG.BR



ÍNDICE

- 01** Informações corporativas
- 04** Palavra do presidente
- 06** Lista de siglas
- 12** O setor de concessões rodoviárias
- 18** PL 4511/2024
- 19** PL 3.442/2025
- 21** PL 2373/2025 (PL 2892/2011, CD)
- 23** PLP 73/2025
- 24** PL 1374/2025
- 25** PL 9873/2018
- 27** PL 4643/2020 (SUBSTITUTIVO CD)
- 28** PL 3262/2024 (PL 752/2025 e PL 945/2025, apensos)
- 29** PL 687/2025
- 30** PL 1241/2025
- 31** PL 1654/2025
- 33** PL 5350/2019
- 34** PL 4630/2023
- 35** PL 276/2021 (PL 277/21, apenso)
- 36** PL 3364/2021
- 38** PL 3928/2012
- 39** PL 1508/2021
- 41** PL 1533/2023 (PL 7392/17, CD)
- 43** PL 916/2023
- 44** PL 2736/2021
- 45** PEC 18/2025

PALAVRA DO PRESIDENTE

Marco Aurélio Barcelos

Diretor-presidente da
Melhores Rodovias do Brasil - ABCR

O setor de concessões rodoviárias desempenha papel estratégico para o desenvolvimento econômico e logístico do Brasil. Atualmente, **34.281 quilômetros de rodovias estão sob gestão concedida**, operados por **96 concessionárias com contratos vigentes**, responsáveis por conectar regiões, viabilizar o escoamento da produção e garantir mobilidade para milhões de brasileiros.

Desde a implantação desse modelo no país, **mais de R\$ 300 bilhões foram investidos ao longo das últimas três décadas** na modernização, ampliação e manutenção da malha rodoviária concedida. Esses investimentos permitiram avanços relevantes em segurança viária, qualidade da infraestrutura e prestação de serviços aos usuários.

O programa de concessões segue em expansão. **Quase 3 mil km de rodovias foram recentemente licitados** e ainda não viraram contrato **ou encontram-se em processo de licitação**, reforçando a importância desse modelo para a viabilização de investimentos de longo prazo em infraestrutura.

Diante da relevância do setor, diversas **proposições legislativas em tramitação no Congresso Nacional** tratam de temas diretamente relacionados às concessões rodoviárias, incluindo segurança viária, regulação, estrutura tarifária, inovação tecnológica e regras contratuais.

Com o objetivo de **organizar e facilitar o acompanhamento dessas iniciativas**, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) apresenta a Agenda Legislativa das Rodovias Concedidas, com a consolidação de **projetos de lei e outras proposições relevantes para o setor**, indicando seu conteúdo, estágio de tramitação e possíveis impactos.

A iniciativa busca contribuir para o acompanhamento mais claro da agenda legislativa relacionada às concessões rodoviárias, apoiando o diálogo institucional entre o setor e o Congresso Nacional e ampliando a compreensão sobre temas que influenciam diretamente a operação, a segurança e a sustentabilidade dos contratos de infraestrutura.

A ABCR permanece à disposição para colaborar com parlamentares, assessorias legislativas e demais atores institucionais na construção de soluções que fortaleçam a infraestrutura rodoviária brasileira e promovam maior segurança e eficiência para os usuários.



Lista de siglas



Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CÂMARA DOS DEPUTADOS: **30 COMISSÕES PERMANENTES**

CASP	Comissão de Administração e Serviço Público
CAPADR	Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural
CCTI	Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação
CPOVOS	Comissão da Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais
CCOM	Comissão de Comunicação
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CCULT	Comissão de Cultura
CDC	Comissão de Defesa do Consumidor
CMULHER	Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher
CIDOSO	Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoa Idosa
CPD	Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência
CDE	Comissão de Desenvolvimento Econômico
CDU	Comissão de Desenvolvimento Urbano
CDHMIR	Comissão de Direitos Humanos, Minorias e Igualdade Racial
CE	Comissão de Educação e Cultura
CESPO	Comissão do Esporte
CFT	Comissão de Finanças e Tributação
CFFC	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços
CICS	Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CÂMARA DOS DEPUTADOS: **30 COMISSÕES PERMANENTES**

CINDRE	Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional
CLP	Comissão de Legislação Participativa
CMADS	Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
CME	Comissão de Minas e Energia
CPASF	Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família
CREDN	Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional
CSAUDE	Comissão de Saúde
CSPCCO	Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado
CTRAB	Comissão de Trabalho
CTUR	Comissão de Turismo
CVT	Comissão de Viação e Transportes

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

SENADO FEDERAL: **17 COMISSÕES PERMANENTES**

CAE	Comissão de Assuntos Econômicos
CAS	Comissão de Assuntos Sociais
CCDD	Comissão de Comunicação e Direito Digital
CCJ	Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania
CCT	Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática
CDD	Comissão de Defesa da Democracia
CDH	Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa
CDIR	Comissão Diretora do Senado Federal
CDR	Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo
CE	Comissão de Educação e Cultura
CEsp	Comissão de Esporte
CI	Comissão de Serviços de Infraestrutura
CMA	Comissão de Meio Ambiente
CRA	Comissão de Agricultura e Reforma Agrária
CRE	Comissão Relações Exteriores e Defesa Nacional
CSP	Comissão de Segurança Pública
CTFC	Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CONGRESSO NACIONAL: 4 COMISSÕES MISTAS PERMANENTES

CMCVM

Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher

CMMC

Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

CMMIR

Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados

CMO

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

TIPOS DE PROPOSIÇÕES

PEC	Proposta de Emendas à Constituição
PLP	Projeto de Lei Complementar
PL	Projeto de Lei
PLS	Projeto de Lei do Senado
PLC	Projeto de Lei Da Câmara dos Deputados
PLN	Projeto de Lei Congresso Nacional
MPV	Medida Provisória
PLV	Projeto de Lei de Conversão
PDL	Projeto de Decreto Legislativo
PFC	Proposta de Fiscalização e Controle
PRC	Projeto de Resolução
REQ	Requerimento
RIC	Requerimento de Informação
MSC	Mensagem
INC	Indicação
VTS	Voto em Separado

A IMPORTÂNCIA DO SETOR

Dimensão do setor¹

O setor de concessões rodoviárias reúne contratos de longo prazo responsáveis por investimentos estruturais na infraestrutura brasileira.

34.281 km de rodovias concedidas

96 concessionárias com contratos vigentes

+ de R\$ 330 bilhões investidos em 30 anos

3 mil km recém licitados ou em licitação

+ de 16% da malha pavimentada do Brasil

Papel econômico

A qualidade da infraestrutura rodoviária influencia diretamente a competitividade da economia brasileira, o escoamento da produção e a integração entre regiões.



65%

do transporte de cargas ocorre por rodovias², evidenciando o papel central do modal rodoviário na logística nacional.



do transporte de passageiros no Brasil é realizado por rodovias⁵, reforçando a importância da infraestrutura viária para a mobilidade da população e a integração territorial



R\$ 40 bi

de redução estimada no custo logístico nacional em 2024⁴ decorrente das melhorias implantadas nas rodovias concedidas

R\$ 16 bi

economizados em custos de mão de obra de motoristas³ em razão da redução dos tempos de viagem, valor equivalente ao custeio aproximado de **2.200 leitos de UTI**

¹Fonte: Núcleo de Inteligência de Dados ABCR em 19/03/2026

²Fonte: Atlas CNT 2025

³Fonte: Cálculo realizado utilizando dados da Pesquisa CNT 2022, do International Transport Forum e da ANTT

⁴Fontes: Pesquisa CNT de Rodovias 2024, International Transport Forum e ANTT – Cálculos elaborados pelo Núcleo de Inteligência de Dados ABCR | abr/2025

⁵Fonte: Atlas CNT 2025

Benefícios do modelo de concessão

O modelo de concessões rodoviárias combina investimentos contínuos, manutenção permanente da infraestrutura e a prestação de serviços operacionais aos usuários, com padrões de desempenho definidos em contrato e fiscalização do poder público. Esse arranjo tem contribuído para elevar a qualidade das rodovias e ampliar a segurança viária no país.

QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

9 das 10

melhores rodovias do Brasil são **concedidas**

68%

das rodovias concedidas são classificadas como **ótimas ou boas**

SEGURANÇA E ATENDIMENTO AO USUÁRIO

16 mil

vidas preservadas em 10 anos nas rodovias federais concedidas

271 mil

atendimentos pré-hospitalares realizados (1 a cada 1 minuto e 56 segundos)

1,7 mi

de veículos atendidos em ocorrências mecânicas (1 atendimento a cada 19 segundos)

MONITORAMENTO E OPERAÇÃO



6,6 MIL

câmeras de videomonitoramento nas rodovias concedidas



1 CÂMERA A CADA 4 KM

permitindo monitoramento permanente do tráfego e resposta rápida a incidentes.



ATUAÇÃO DO SETOR DE CONCESSÕES DE RODOVIAS NO BRASIL

Como funciona uma concessão de rodovia

Nas concessões de rodovias, o Poder Público delega à iniciativa privada a operação, manutenção e realização de melhorias e ampliação da infraestrutura por meio de contratos de longo prazo. A concessionária realiza investimentos e presta serviços aos usuários, sendo remunerada principalmente pela tarifa de pedágio, sob regulação e fiscalização do Poder Público.



PROGRAMAS DE CONCESSÕES NO BRASIL

Programa	Característica
Federal	Rodovias interestaduais estratégicas
Estaduais	Programas regionais
Municipais	Casos pontuais

Expansão do modelo

O programa de concessões rodoviárias segue em expansão no país. Novos projetos vêm sendo estruturados em diferentes esferas de governo, ampliando a participação do modelo na modernização da infraestrutura de transportes e na viabilização de investimentos de longo prazo.

3 MIL KM EM LICITAÇÃO

NOVOS PROGRAMAS ESTADUAIS

NOVOS LEILÕES



AGENDA LEGISLATIVA DO SETOR DE CONCESSÕES DE RODOVIAS

A atividade legislativa exerce influência direta sobre a organização, a regulação e a sustentabilidade do setor de concessões rodoviárias no Brasil. Temas em discussão no Congresso Nacional podem produzir impactos relevantes sobre a estrutura tarifária, o equilíbrio dos contratos, a atuação das agências reguladoras, a segurança viária, a adoção de novas tecnologias e a prestação dos serviços aos usuários.

Com o objetivo de sistematizar essa agenda e apoiar seu acompanhamento institucional, este documento reúne as principais proposições legislativas de interesse do setor de concessões rodoviárias atualmente em tramitação no Congresso Nacional

Para cada tema priorizado, o material apresenta, de forma objetiva, as proposições em acompanhamento, sua tramitação, a situação atual, o posicionamento setorial e a proposta de encaminhamento considerada mais adequada sob a ótica das concessões rodoviárias.

A agenda legislativa monitorada neste documento está organizada em eixos temáticos que concentram os debates mais relevantes para o setor, entre os quais se destacam:

Prevenção e redução de velocidade no trânsito;

Concessões e parcerias público-privadas;

Agências reguladoras;

Sistema de livre passagem em pedágio (free flow);

Tarifa de pedágio;

cláusulas de contrato;

faixas de domínio;

isenção de pedágio;

vale-pedágio;

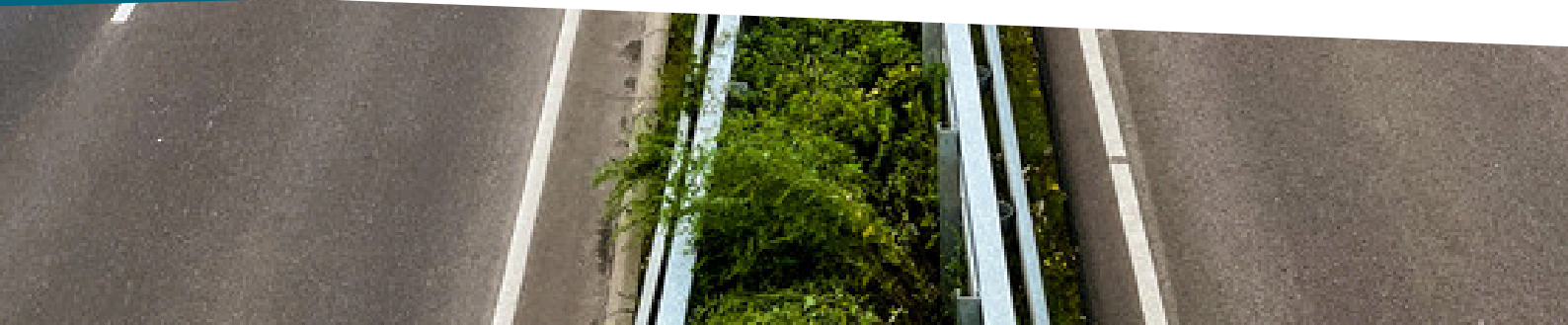
segurança pública.

Mais do que registrar a existência dessas proposições, este material busca oferecer uma visão estruturada das matérias legislativas com maior potencial de impacto sobre o setor, contribuindo para o diálogo técnico e institucional com parlamentares, assessorias legislativas e demais atores envolvidos na formulação e no aperfeiçoamento do marco legal aplicável às concessões rodoviárias.

Nas páginas seguintes, são apresentados os projetos prioritários atualmente monitorados, organizados por tema e acompanhados de síntese técnica que permite rápida compreensão de seu conteúdo e de seus possíveis efeitos sobre o ambiente regulatório e contratual do setor.



Prevenção e Redução de Velocidade no Trânsito



PL 4511/2024

Movimento Afaste-se

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Gilberto Abramo
(Republicanos/MG)

EMENTA:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir deveres ao condutor ao avistar um atendimento ou fiscalização na via; e dá outras providências.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT (Parecer favorável aprovado) e CCJC.

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 4.511/2024.

O setor de concessões rodoviárias apoia o Projeto de Lei 4511/2024, que estabelece novas obrigações aos condutores ao avistarem atendimentos médicos, atividades de manutenção, fiscalização e obras nas rodovias. A segurança viária é prioridade, e medidas que reforcem a proteção de trabalhadores e usuários são fundamentais para reduzir acidentes e preservar vidas.

A exigência de redução de velocidade, mudança de faixa sempre que possível e a manutenção de distância segura são ações essenciais para minimizar riscos, especialmente em situações de emergência. Experiências internacionais demonstram que normas semelhantes contribuem significativamente para a redução de colisões secundárias e melhoram a segurança tanto para profissionais que atuam nas rodovias quanto para os condutores e passageiros.

Além disso, a previsão de um período de 180 dias para campanhas educativas antes da aplicação das penalidades reforça o caráter pedagógico da medida, permitindo que os motoristas compreendam a importância dessas novas regras e adaptem seu comportamento de forma consciente. A implementação dessas diretrizes fortalece a cultura de respeito e segurança no trânsito, promovendo um ambiente viário mais seguro, eficiente e responsável.

PL 3442/2025

Prevenção e Redução de
Velocidade no Trânsito

AUTOR:

Deputado Amon Mandel
(CIDADANIA/AM)

EMENTA:

Institui a Política Nacional de
Prevenção e Redução da
Velocidade no Trânsito, e dá outras
providências.

TRAMITAÇÃO:

**Câmara dos Deputados: CDU (Parecer
favorável aprovado); CVT; CFT e CCJC**

SITUAÇÃO ATUAL:

Recebido na Comissão de Viação
e Transportes (CVT). Aguardando
designação de Relator.

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 3.442/2025.

POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias manifesta seu firme apoio ao Projeto de Lei nº 3.442/2025, que institui a Política Nacional de Prevenção e Redução de Velocidade no Trânsito. O Brasil vive hoje uma verdadeira emergência de segurança viária: cerca de 35 mil pessoas morrem por ano em acidentes de trânsito, o que equivale a aproximadamente 100 vidas perdidas por dia - como se um avião comercial caísse a cada dois dias. Ainda assim, esse drama humano segue sendo tratado como algo rotineiro, quando deveria ocupar o centro das prioridades das políticas públicas, assim como ocorre em países que conseguiram reduzir drasticamente suas mortes no trânsito.

Do ponto de vista das concessionárias, que operam milhares de quilômetros de rodovias monitoradas diariamente, o que se observa é uma epidemia de distração ao volante, sobretudo associada ao uso de celulares. O próprio PL reconhece esse fenômeno ao prever campanhas permanentes, inclusão do tema nos exames de habilitação e a criação de um sistema nacional de reincidência para o uso de celular ao dirigir, reconhecendo que esse comportamento se tornou um dos principais vetores da letalidade no trânsito brasileiro.

Outro aspecto central da proposta é a adoção de uma política inteligente e baseada em evidências para o controle de velocidade em trechos críticos, como serras, travessias urbanas, áreas escolares, corredores com alto fluxo de pedestres e pontos de repetição de acidentes graves. O projeto prevê a instalação obrigatória de radares educativos e de fiscalização em locais de maior risco, com dados públicos e auditáveis, além da criação de zonas de gerenciamento de tráfego - instrumentos fundamentais para salvar vidas sem comprometer a eficiência da mobilidade.



Concessões e PPPs



PL 2373/2025 (PL 2892/2011, CD)

Parcerias Público Privadas

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputados Paulo Abi-Ackel (PSDB/MG), Antônio Imbassahy (PSDB/BA), Bernardo Santana de Vasconcellos (PR/MG) e outros

EMENTA:

Altera as Leis n.ºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 13.448, de 5 de junho de 2017, e o Decreto-Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para aperfeiçoar a legislação sobre concessão e permissão de serviços públicos; e revoga dispositivos das Leis n.ºs 9.074, de 7 de julho de 1995, e 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei de Crimes Ambientais).

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: O PL foi aprovado no Plenário em 07/05/2025 e encaminhado para o Senado Federal.

Senado Federal: Recebido no Senado em 20/05/2025.

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Despacho da Mesa Diretora

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei n.º 2.373/2025.

O setor de concessões rodoviárias apoia o Projeto de Lei 2373/2025, que moderniza as Leis de Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), trazendo avanços essenciais para a segurança jurídica, sustentabilidade dos contratos e ampliação dos investimentos em infraestrutura. Após 30 anos da Lei de Concessões e 20 anos das PPPs, a atualização do marco regulatório é fundamental para impulsionar o desenvolvimento do país e garantir um ambiente mais estável e eficiente para novos projetos.

A proposta fortalece a estrutura de compartilhamento de riscos contratuais, assegurando maior previsibilidade e equilíbrio entre poder concedente e concessionárias. Além disso, ao introduzir mecanismos para reequilíbrio emergencial, o projeto garante a continuidade da prestação dos serviços públicos mesmo diante de crises imprevistas, evitando prejuízos para os usuários e para a economia.

Outro avanço relevante é a modernização das regras sobre receitas acessórias, permitindo maior eficiência na gestão dos contratos e novas oportunidades de investimentos. O PL também traz maior clareza para interrupções contratuais, reduzindo incertezas e proporcionando maior estabilidade para os projetos. Além disso, aprimora o arcabouço jurídico para aportes públicos em concessões tradicionais, viabilizando novos empreendimentos e tornando o setor mais atrativo para investidores.

Com regras mais claras, equilibradas e adaptadas à realidade atual, o projeto fortalece a infraestrutura nacional, estimula novos investimentos e impulsiona a competitividade do Brasil.



Agências Reguladoras

PLP 73/2025

Agências Reguladoras

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Senador Laércio Oliveira (PP/SE)

EMENTA:

Altera o art. 9º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para ressaltar despesas das agências reguladoras federais da limitação de empenho e movimentação financeira.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados:
CI, CAE e PLEN

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI)

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 73/2025.

O setor de concessões rodoviárias manifesta apoio firme ao Projeto de Lei Complementar nº 73/2025, que ressalva as despesas das atividades-fim das agências reguladoras federais da limitação de empenho e movimentação financeira, quando custeadas com receitas próprias, taxas de fiscalização ou fundos específicos.

Nos contratos de concessão de rodovias federais, há previsão de verba de fiscalização paga mensalmente pelas concessionárias à União. Esses recursos são essenciais para assegurar a capacidade do Estado de regular e fiscalizar os investimentos, sendo fundamental que retornem às agências reguladoras para o pleno exercício de suas atribuições.

O contingenciamento desses recursos compromete a capacidade técnica das agências, afeta a fiscalização e gera insegurança regulatória, especialmente em setores intensivos em capital e de longo prazo, como a infraestrutura rodoviária.

A proposta concilia responsabilidade fiscal com eficiência regulatória e contribui para o fortalecimento da governança dos contratos, a qualidade dos serviços prestados aos usuários e a continuidade dos investimentos necessários ao desenvolvimento do país.

PL 1374/2025

Agências Reguladoras

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Senador Laércio Oliveira (PP/SE)

EMENTA:

Altera o art. 3º da Lei nº 13.848, de 25 de julho de 2019, para detalhar a autonomia administrativa das agências reguladoras federais.

TRAMITAÇÃO:

Senado Federal: Pendente

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho da Mesa Diretora do Senado Federal.

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 1.374/2025.

O setor de concessões rodoviárias manifesta apoio firme ao Projeto de Lei nº 1374/2025, que aprimora a autonomia administrativa das agências reguladoras federais. O fortalecimento institucional dessas entidades é condição essencial para a estabilidade regulatória, a segurança jurídica e a credibilidade do ambiente de investimentos em infraestrutura.

Agências reguladoras técnicas, estruturadas e qualificadas são fundamentais para o exercício adequado das atividades de regulação, fiscalização e mediação. Restrições orçamentárias e administrativas comprometem a eficiência do Estado regulador, geram incertezas e afastam investimentos de longo prazo, especialmente em setores intensivos em capital, como o de rodovias concedidas.

A proposta contribui para assegurar que as agências disponham dos meios necessários para desempenhar suas atividades-fim, conciliando responsabilidade fiscal com capacidade técnica e operacional. Esse equilíbrio é essencial para a boa execução dos contratos, a qualidade dos serviços prestados à população e a continuidade de políticas públicas estratégicas.

O desenvolvimento da infraestrutura nacional passa, necessariamente, pela existência de agências reguladoras fortes e autônomas. O fortalecimento da regulação é um caminho consistente para atrair investimentos, gerar empregos e promover o desenvolvimento econômico e social do país.

PL 9873/2018

Retirada de prerrogativas da ANTT

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Hugo Leal
(PSD/RJ)

EMENTA:

Altera dispositivo da Lei nº 10.233/2001, para conferir atribuição específica à ANTT, referente aos contratos de concessão de rodovias federais.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CASP, CVT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP) na Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 9.873/2018.

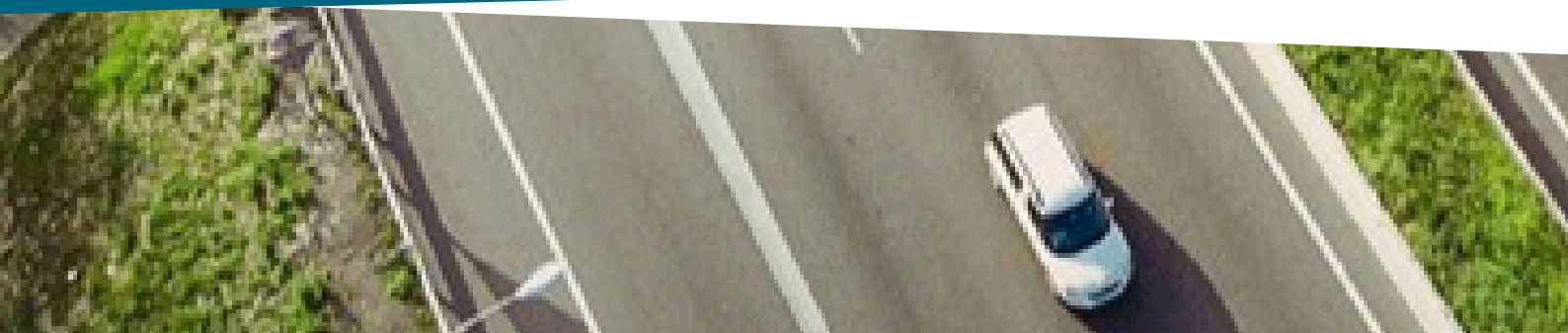
O setor considera que a remoção das funções de publicação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos de concessão de rodovias federais da competência da ANTT, conforme proposto, pode representar um retrocesso no desenvolvimento técnico e regulatório do setor. A ANTT tem desempenhado um papel crucial na estruturação de processos colaborativos e transparentes, envolvendo todos os atores relevantes - governos, concessionárias e usuários - para assegurar que os serviços de concessão rodoviária atendam às necessidades da população e contribuam para o desenvolvimento socioeconômico do país.

Reduzir o papel da ANTT a apenas emitir pareceres prévios sobre os editais de licitação pode comprometer a integridade e a eficácia do processo de concessão, além de desconsiderar a expertise acumulada pela agência ao longo dos anos. A experiência da ANTT na regulação do setor é um ativo valioso que assegura que as concessões rodoviárias sejam conduzidas de maneira justa, competitiva e alinhada aos melhores interesses da nação. Além disso, é fundamental destacar que o Governo tem uma extensa agenda de novos leilões planejados.

Uma mudança tão significativa na estrutura regulatória neste momento crítico poderia atrasar substancialmente a realização desses leilões. Esse atraso, por sua vez, retardaria os investimentos essenciais em infraestrutura, prejudicando não apenas o setor de concessões rodoviárias, mas também o desenvolvimento econômico mais amplo e o bem-estar dos cidadãos brasileiros, que se beneficiariam diretamente dessas melhorias.



Free Flow - Pedágio
Eletrônico de Livre Passagem



PL 4643/2020 (Substitutivo CD)

Meios de pagamento de
tarifas de pedágios

AUTOR:

Senador Eduardo Girão
(PODEMOS/CE)

EMENTA:

Implementação do pagamento
de pedágios por meios de
pagamento digitais

TRAMITAÇÃO:

**Senado Federal: projeto inicial
aprovado em fevereiro de 2024.**

**Câmara dos Deputados: Projeto
originário do Senado Federal aprovado
em novembro de 2024, na forma do
Substitutivo, e devolvido ao Senado
Federal.**

**Senado Federal: Pendente de
apreciação do Substitutivo.**

SITUAÇÃO ATUAL:

O Substitutivo aprovado pela
Câmara dos Deputados foi
recebido no Senado Federal e
encaminhado para a Comissão de
Serviços de Infraestrutura (CI). A
matéria aguarda Parecer do relator.

POSICIONAMENTO

O setor reconhece a boa intenção do Projeto de Lei que propõe a diversificação dos meios de pagamento em pedágios, incluindo, obrigatoriamente, cartões de crédito e débito. O setor apoia iniciativas que visam aprimorar a conveniência e acessibilidade para os usuários das rodovias, oferecendo-lhes mais opções de pagamento.

No entanto, o setor faz algumas ressalvas importantes. Enquanto defendemos a ampliação das opções de pagamento, é crucial que essas alternativas não introduzam custos de transação adicionais que acabariam por onerar os próprios usuários, o que acontece no caso dos cartões de crédito ou débito. Além disso, a ABCR enfatiza a eficácia do uso de meios de pagamento automático (TAGs e outros), o método mais prevalente no Brasil, que oferece inúmeros benefícios aos usuários, incluindo a agilidade no trânsito pelos pedágios, redução de filas e, em alguns casos, descontos tarifários.

É fundamental destacar que o setor se posiciona totalmente contrário às emendas inseridas na Câmara dos Deputados, pois abordam um tema que não possui conexão com a proposta original e que já está sendo tratado no PL 3262/2024.

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 4.643/2020,
conforme o texto originalmente aprovado
no Senado Federal.

PL 3262/2024 (PL 752/2025 e PL 945/2025, apensos)

Suspensão de multas do Free-Flow

AUTOR:

Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)

EMENTA:

Suspende os efeitos das multas aplicadas por não pagamento de pedágio decorrente do sistema de livre passagem, altera a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 1997, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, para dispor sobre os requisitos para implantação do sistema de pedágio eletrônico.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados:
CVT, CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 3.262/2024 e seus apensos.

POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias reconhece a importância do PL 3262/2024 e concorda com a necessidade de aprimorar o modelo de pedágio free-flow, garantindo uma melhor experiência ao usuário. No entanto, há preocupação com a proposta de suspensão da aplicação de multas, que pode comprometer a viabilidade do sistema e resultar na falência do modelo no Brasil, como já ocorreu em outros países. Uma questão relevante é que o projeto impacta não apenas concessões federais, mas também estaduais, sem levar em consideração as diversas experiências de free-flow em programas estaduais já em operação. Essas iniciativas poderiam contribuir para um debate mais embasado e para o aperfeiçoamento do modelo, garantindo que as particularidades de cada concessão sejam respeitadas. Sugere-se que o foco do PL poderia estar na melhoria da experiência do usuário e na criação de mecanismos que permitam às concessionárias acessar os usuários do sistema para realizar a cobrança justa da tarifa, sem que isso resulte em penalidades desnecessárias. Medidas como aprimoramento de canais de comunicação, facilitação dos meios de pagamento e maior integração de bases de dados podem contribuir significativamente com o sistema. É importante ressaltar que mais de 90% dos usuários do free-flow no Brasil estão adimplentes, demonstrando que o modelo tem funcionado para a grande maioria. Instituir uma suspensão generalizada das penalidades pode incentivar a inadimplência e comprometer a sustentabilidade do sistema. O exemplo da África do Sul mostra que medidas desse tipo levaram ao colapso do pedágio eletrônico, eliminando os benefícios de fluidez e redução de custos logísticos associados ao free-flow.

PL 687/2025

Proibição do sistema Free flow

AUTOR:

Deputado Pastor Gil
(PL/MA)

EMENTA:

Dispõe sobre a proibição do sistema de livre passagem conhecido como FREE-FLOW em rodovias privatizadas no Brasil e dá outras providências.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT e
CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na
Comissão de Viação e Transportes
(CVT)

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei
nº 687/2025.

POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias manifesta posição fortemente contrária ao Projeto de Lei nº 687/2025, que propõe a proibição do sistema de livre passagem (free-flow) em rodovias concedidas no Brasil. A medida representaria um retrocesso na modernização da infraestrutura rodoviária e na melhoria da experiência dos usuários.

O free-flow é uma tecnologia amplamente utilizada há décadas em diversos países, com sucesso comprovado, proporcionando maior fluidez do tráfego, redução de congestionamentos e acidentes em praças de pedágio, diminuição de emissões e ganhos de eficiência logística.

Os desafios observados em sua implementação decorrem da necessidade de ajustes regulatórios, operacionais e de comunicação com os usuários, e não da tecnologia em si. Questões como sinalização, transparência, canais de contestação e proteção de dados devem ser enfrentadas por meio de regulação e fiscalização adequadas, e não pela proibição do sistema.

A vedação do free-flow compromete investimentos já realizados, desestimula a inovação e elimina benefícios estruturais relevantes. O setor entende que o interesse público é melhor atendido pelo aperfeiçoamento do modelo, e não por sua eliminação, posicionando-se, portanto, de forma contrária à aprovação do projeto.

PL 1241/2025

Débitos do free flow com IPVA e licenciamento do veículo

AUTOR:

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT/RS)

EMENTA:

Altera a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, para dispor sobre a cobrança de débitos de pedágio no sistema Free Flow juntamente com o IPVA e o licenciamento do veículo, e para disciplinar a não aplicação de penalidades administrativas em caso de quitação no prazo estipulado.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT; CFT e CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 1.241/2025, desde que inclua no texto a preservação financeira do contrato sem comprometer a qualidade da prestação do serviço.

POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias apoia o Projeto de Lei nº 1241/2025, por reconhecer a necessidade de aprimorar os mecanismos de cobrança do pedágio no sistema free-flow e reduzir a aplicação de penalidades desproporcionais, fortalecendo a adimplência e a experiência do usuário. No entanto, o apoio do setor está condicionado a ajustes relevantes no texto.

É fundamental que os valores arrecadados sejam repassados às concessionárias em prazo curto e previsível. Esses recursos são essenciais para a realização contínua de investimentos e serviços que sustentam a operação rodoviária, como duplicações, obras de pontes e viadutos, recuperação do pavimento, sinalização, atendimento a veículos com problemas mecânicos e prestação de socorro médico aos usuários.

A demora no repasse — por meses ou até anos — inviabiliza a adequada prestação do serviço público concedido e prejudica diretamente os usuários, inclusive aqueles que cumprem regularmente suas obrigações tarifárias. A sustentabilidade do modelo depende da fluidez financeira necessária para manter os níveis de serviço e os investimentos previstos em contrato.

Nesse sentido, o setor defende a inclusão de dispositivo que assegure que as agências reguladoras disciplinem prazos objetivos e curtos para o repasse dos recursos arrecadados, garantindo eficiência operacional, equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a continuidade da prestação de serviços adequados à sociedade.

PL 1654/2025

Critérios para adoção do sistema
Free flow

AUTOR:

Deputado Toninho Wandscheer
(PP/PR)

EMENTA:

Altera a Lei nº 14.157, de 2021, que estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, e a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer critérios e procedimentos adicionais voltados a incentivar a adoção dos sistemas de livre passagem nas concessões de rodovias no País.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT; CFT
e CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na
Comissão de Viação e Transportes
(CVT)

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 1.654/2025.

POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias é fortemente favorável ao Projeto de Lei nº 1654/2025, por entender que a proposta endereça de forma objetiva os principais pontos que precisam ser aprimorados na implementação do sistema de livre passagem (free-flow) no Brasil.

O projeto avança ao reforçar a comunicação clara e adequada aos usuários, a exigência de sinalização eficiente, a ampliação e diversificação dos meios de pagamento e a integração de bases de dados, elementos essenciais para o bom funcionamento do sistema e para a redução da inadimplência.

Destaca-se, ainda, a previsão de descontos a usuários frequentes, promovendo maior justiça tarifária, especialmente para aqueles que utilizam trechos curtos de forma recorrente, bem como o tratamento mais adequado da inadimplência, preservando a sustentabilidade econômico-financeira dos contratos e evitando que os custos sejam repassados aos usuários adimplentes.

Ao fortalecer o arcabouço legal do free-flow, o projeto contribui para maior segurança jurídica, eficiência operacional e previsibilidade regulatória, criando condições para a expansão dessa tecnologia nas concessões rodoviárias. Trata-se de uma iniciativa alinhada às melhores práticas internacionais e aos objetivos de modernização da infraestrutura, melhoria da experiência do usuário e promoção do desenvolvimento econômico e social.



Tarifa de Pedágio



PL 5350/2019

Proíbe aumento do pedágio

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Pastor Sargento Isidório
(AVANTE/BA)

EMENTA:

Proíbe aumento de preços nas praças de pedágios em rodovias federais, estaduais e transportes hidroviários fiscalizados e/ou sob tutela dos Estados, União, municípios e/ou Distrito Federal nos fins de semana e feriados

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT
(Parecer pela rejeição aprovado);
CFT e CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer da relatora na Comissão de Finanças e Tributação (CFT).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 5.350/2019.

O setor de concessões rodoviárias entende que a definição de tarifas e eventuais diferenciações deve ocorrer de forma técnica, transparente e caso a caso, no âmbito dos estudos que antecedem os processos licitatórios. É nesse momento que são avaliados demanda, níveis de serviço, custos operacionais, investimentos e o equilíbrio econômico-financeiro de cada concessão.

A tarifa única é amplamente adotada nas concessões rodoviárias e constitui um modelo consolidado no país. Em determinados contextos, contudo, estudos técnicos podem indicar a conveniência de mecanismos tarifários complementares como instrumento de gestão da demanda, contribuindo para uma melhor distribuição do tráfego entre períodos de pico e de menor fluxo, sempre de forma contratualmente prevista e reguladoramente supervisionada.

Não há racionalidade técnica em onerar o usuário com tarifas mais elevadas em momentos de menor tráfego. Ao contrário, o adequado balanceamento da demanda ao longo do tempo favorece a eficiência operacional da rodovia e a qualidade da prestação de serviços, inclusive no atendimento a ocorrências, socorro mecânico e emergências médicas, elevando os padrões de segurança e de experiência do usuário.

PL 4630/2023

Desconto na tarifa de pedágio

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado David Soares (UNIÃO/SP)

EMENTA:

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer desconto na tarifa de pedágio rodoviário para automóveis com mais de três pessoas.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT
(Parecer favorável aprovado),
CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 4.630/2023.

O setor de concessões rodoviárias manifesta preocupação com o Projeto de Lei 4630/2023, que prevê desconto na tarifa de pedágio para automóveis com mais de três passageiros. Apesar da intenção de reduzir veículos em circulação e minimizar impactos ambientais, a medida apresenta desafios técnicos e financeiros que podem comprometer a sustentabilidade do sistema de concessões.

A estrutura tarifária dos pedágios garante a manutenção das rodovias com equilíbrio econômico-financeiro. Conceder descontos sem critérios técnicos pode gerar distorções, elevando custos para outros usuários, principalmente o transporte rodoviário de cargas, embarcadores e caminhoneiros autônomos.

Além disso, a aferição da quantidade de passageiros nas praças de pedágio e no free-flow exigiria investimentos adicionais em tecnologia e fiscalização, elevando custos operacionais e dificultando sua aplicação.

Mudanças na política tarifária devem ser precedidas de estudos técnicos detalhados para garantir equidade e viabilidade econômico-financeira, sem onerar injustamente outros usuários e sem comprometer a segurança jurídica dos contratos de concessão.

PL 276/2021 (PL 277/21, apenso)

Redução de 50% na tarifa de pedágio.

AUTOR:

Deputado Alexandre Frota (PSDB/SP)

EMENTA:

Os pedágios das rodovias federais, estaduais ou municipais, públicas ou privadas, deverão reduzir seus preços em 50% (cinquenta por cento) para automóveis.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados:
CVT (Parecer pela rejeição aprovado); CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Finanças e Tributação (CFT)

PROPOSTA:

Rejeição do Projeto de Lei nº 276/2021, mas sugere aprovação de Substitutivo que traga a necessidade de avaliação caso a caso buscando uma solução racionalizando sem penalizar o usuário da rodovia.

POSICIONAMENTO

O setor manifesta forte oposição à proposta de lei para reduzir em 50% as tarifas de pedágio, sublinhando que a medida, além de comprometer a manutenção e melhoria das rodovias, traz sérias implicações financeiras e operacionais. A redução abrupta nas receitas dos pedágios comprometeria não apenas a qualidade e segurança das vias, mas também a estabilidade dos contratos de concessão.

Importante ressaltar que tal redução forçaria o reequilíbrio dos contratos, potencialmente onerando outros usuários, especialmente no setor de transporte rodoviário de cargas, deslocando injustamente o peso financeiro para esses agentes cruciais da economia. O setor defende que ajustes em tarifas devem ser cuidadosamente avaliados, mantendo o equilíbrio contratual e assegurando a justa distribuição de custos entre todos os usuários das rodovias. A abordagem deve ser equilibrada, garantindo a viabilidade dos serviços de infraestrutura e a equidade para todos os usuários das rodovias.

Nos novos contratos de concessão, já foram implementadas iniciativas como o Desconto do Usuário Frequente (DUF) e o Desconto na Básico da Tarifa (DBT). O DUF oferece um desconto progressivo para o usuário que atravessa várias vezes a praça de pedágio durante o mês, com reduções significativas na tarifa, visando incentivar e beneficiar os usuários mais frequentes. O DBT, por outro lado, concede um desconto fixo de 5% para usuários que utilizam meios de pagamento automático (TAGs e outros), reconhecendo a contribuição desses dispositivos para a redução dos custos operacionais e para a melhoria da fluidez do tráfego nas rodovias.

Aproveita-se para reafirmar que o setor entende que o Free-flow (fluxo livre) é a solução mais adequada em termos de justiça tarifária e que trará maiores benefícios aos usuários das rodovias concedidas.

PL 3364/2021

Redução em até 50% dos lucros da concessionária quando comprovada má qualidade na prestação do serviço.

AUTOR:

Deputado Gurgel (PSL/RJ)

EMENTA:

Acrescenta o art. 30-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para reduzir em até 50% os lucros da concessionária quando comprovada má qualidade na prestação do serviço público.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CASP, CFT, CDC, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP) na Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição do Projeto de Lei nº 3.364/2021, mas sugere aprovação de Substitutivo que traga aumento da transparência das informações do setor de rodovias concedidas.

POSICIONAMENTO

O setor avalia com cautela o Projeto de Lei e ressalta a importância da segurança jurídica e de uma regulação responsiva no setor de concessões rodoviárias. Os contratos existentes já incorporam mecanismos rigorosos, como multas e ajustes tarifários, para garantir a qualidade dos serviços, e a introdução de penalidades excessivamente severas pode ameaçar a estabilidade financeira das concessionárias, afetando negativamente os investimentos necessários para a manutenção e melhorias das rodovias.

Além disso, a imposição de penalidades que reduzam drasticamente as receitas das concessionárias sem uma base de avaliação bem definida pode gerar incertezas, prejudicando a segurança jurídica. Sugere-se uma abordagem de regulação responsiva e bem estruturada, propiciando um ambiente estável e previsível, onde as concessionárias possam operar com confiança, sabendo que suas obrigações e direitos são claramente definidos e protegidos.

Portanto, em vez de propor reduções drásticas nos lucros que podem desestabilizar o setor, sugerimos reforçar a segurança jurídica e promover uma regulação responsiva que encoraje a melhoria contínua e a inovação. Isso envolve aperfeiçoar os mecanismos de avaliação, garantir a transparência nas decisões regulatórias e criar um ambiente que favoreça investimentos produtivos e sustentáveis, alinhando os interesses das concessionárias, usuários e governo para o desenvolvimento de um sistema de transporte rodoviário robusto e eficiente.



Cláusulas de Contrato

PL 3928/2012

Extinção cláusula de reajuste de tarifas

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Hugo Motta (MDB/PB)

EMENTA:

Dispõe sobre a extinção da obrigatoriedade de que contratos de concessão contenham cláusula de reajuste de tarifas e dá outras providências.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CASP, CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de novo relator na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP) da Câmara dos Deputados.

O setor expressa firme oposição à proposta de lei que sugere a extinção da obrigatoriedade de cláusulas de reajuste de tarifas em contratos de concessão. Acreditamos que essa medida coloca em risco a estabilidade financeira das concessões, comprometendo a capacidade de investimento em manutenção e melhorias nas rodovias, o que poderia deteriorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários. Além disso, a ausência dessas cláusulas de reajuste introduz uma grave insegurança jurídica, afetando a confiança dos investidores e colocando em xeque a previsibilidade necessária para um planejamento eficaz e de longo prazo no setor de infraestrutura de transportes. Portanto, o setor defende a manutenção dessas cláusulas nos contratos de concessão, assegurando a viabilidade e sustentabilidade dos projetos e a continuidade da prestação de serviços de alta qualidade nas rodovias brasileiras.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 3.928/2012.

PL 1508/2021

Cláusula de manutenção e conservação de trechos rodoviários

AUTOR:

Deputado Weliton Prado (PROS/MG)

EMENTA:

Torna obrigatória cláusula de manutenção e conservação de trechos rodoviários federais localizados em perímetros urbanos nos contratos de concessão.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Projeto de Lei pronto para a inclusão na pauta da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania (CCJC)

PROPOSTA:

Rejeição do Projeto de Lei nº 1.508/2021, mas sugere aprovação de Substitutivo que traga a necessidade de avaliação caso a caso buscando uma solução racionalizando sem penalizar o usuário da rodovia.

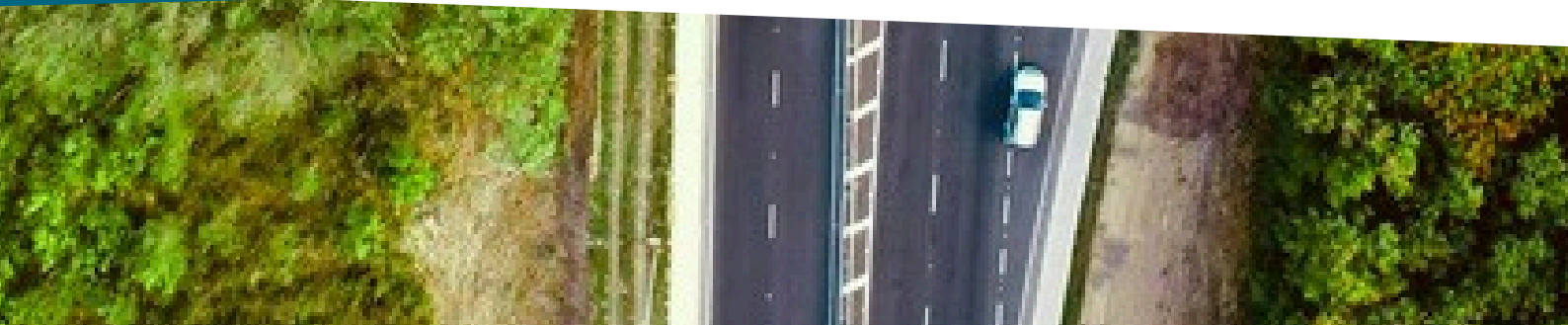
POSICIONAMENTO

O setor posiciona-se contrariamente ao projeto de lei que busca tornar obrigatória a inclusão de cláusulas de manutenção e conservação de trechos rodoviários federais em perímetros urbanos nos contratos de concessão. O setor entende que a imposição de uma cláusula universal não leva em conta a singularidade e as necessidades específicas de cada perímetro urbano. Reconhecemos a importância da manutenção e conservação das rodovias para a segurança e conforto dos usuários, contudo, enfatizamos que cada caso é único e requer uma solução técnica específica, fundamentada em estudos detalhados e análises minuciosas. A padronização imposta pelo projeto de lei pode levar à implementação de medidas inapropriadas para determinados contextos urbanos, resultando em custos desnecessários que, inevitavelmente, recairiam sobre os usuários das rodovias, impactando negativamente a justiça tarifária.

O setor propõe que, em lugar da obrigatoriedade genérica, o projeto de lei seja alterado para enfatizar a necessidade de o poder público realizar estudos detalhados e fornecer total transparência em cada projeto de concessão. Essa abordagem garantiria que as decisões se baseiem em evidências e dados concretos, assegurando a implementação das soluções mais eficientes e custo-efetivas para cada trecho rodoviário em perímetros urbanos. Tal medida não só preservaria a qualidade e segurança das rodovias, mas também protegeria os usuários de encargos financeiros excessivos e injustificados.



Faixas de Domínio



PL 1533/2023 (PL 7392/17, CD)

Faixas de domínio

AUTOR:

Deputado Misael Varella (DEM/MG)

EMENTA:

Altera o art. 98 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o uso das faixas de domínio ao longo das rodovias.

TRAMITAÇÃO:

Senado Federal: CRA, CI, PLENÁRIO

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando inclusão na Ordem do Dia do Plenário do Senado Federal

PROPOSTA:

Aprovação do Projeto de Lei nº 1.533/2023.

POSICIONAMENTO

O setor manifesta sua preocupação com o Projeto de Lei, enfatizando que a segurança dos usuários das rodovias – sejam eles caminhoneiros ou moradores das áreas adjacentes – deve ser a prioridade máxima. A utilização das faixas de domínio para atividades de reflorestamento pode representar riscos significativos, comprometendo a visibilidade e a segurança no tráfego, além de aumentar a severidade de acidentes.

Ademais, a proposta pode impactar os contratos de concessão vigentes, que já preveem a exploração comercial das faixas de domínio pelas concessionárias. Destaca-se que, em alguns casos, 85% dos recursos provenientes dessa exploração são direcionados à redução das tarifas de pedágio, conforme as regulamentações das agências competentes. Assim, o Projeto de Lei pode interferir diretamente nesses contratos, afetando os recursos destinados à manutenção e operação das rodovias e comprometendo a justiça tarifária.

Além disso, o Projeto de Lei inicial contribui para a insegurança jurídica, uma vez que as faixas de domínio já estão sob concessão. A transferência de direitos sobre essas áreas a terceiros pode ocasionar conflitos legais e regulatórios, dificultando a gestão e a operação das rodovias.

No entanto, observa-se que o Parecer do Senador Wilder Moraes considerou todos esses aspectos, e as alterações propostas em relação ao Projeto de Lei inicial atendem às preocupações do setor.



Isenção de Pedágio

PL 916/2023

Isenção de pedágio para
municípios

AUTOR:

Deputado Juninho do Pneu (DEM/RJ)

EMENTA:

Isenção da cobrança da taxa de pedágio aos veículos registrados em municípios limítrofes.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT,
CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

PL pronto para Pauta na Comissão de Viação e Transportes (CVT), com Parecer favorável.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 916/2023.

POSICIONAMENTO

O setor posiciona-se contrariamente ao Projeto de Lei que propõe isenção da taxa de pedágio para veículos registrados em municípios limítrofes. Entendemos a intenção de beneficiar as comunidades locais, no entanto, destacamos que a isenção para um grupo específico de usuários resulta, inevitavelmente, na transferência desses custos para o restante dos usuários. Isso cria uma carga financeira desproporcional, especialmente para o setor de transporte rodoviário de cargas, embarcadores e caminhoneiros autônomos, que seriam injustamente onerados para compensar a isenção concedida.

Além disso, tal medida pode comprometer o princípio de equidade na distribuição dos custos de manutenção e operação das rodovias. O setor defende que a tarifação nas rodovias deve refletir o uso efetivo da infraestrutura, assegurando que todos os usuários contribuam de forma justa para a sua manutenção e melhorias.

Nos novos contratos de concessão, já foram implementadas iniciativas como o Desconto do Usuário Frequente (DUF) e o Desconto na Básico da Tarifa (DBT). O DUF oferece um desconto progressivo para o usuário que atravessa várias vezes a praça de pedágio durante o mês, com reduções significativas na tarifa, visando incentivar e beneficiar os usuários mais frequentes. O DBT, por outro lado, concede um desconto fixo de 5% para usuários que utilizam meios de pagamento automático (TAGs e outros), reconhecendo a contribuição desses dispositivos para a redução dos custos operacionais e para a melhoria da fluidez do tráfego nas rodovias.

Nesse contexto, o setor destaca que o modelo de cobrança free-flow representa uma abordagem mais avançada e equitativa. Esse sistema permite que cada usuário pague precisamente pelo trecho utilizado, promovendo uma distribuição de custos mais justa e proporcional.

PL 2736/2021

Vale-pedágio

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Senador Wellington Fagundes
(PL/MT)

EMENTA:

Altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento.

TRAMITAÇÃO:

Senado Federal: CI, em decisão terminativa

SITUAÇÃO ATUAL:

Realizada Audiência Pública. A matéria está com o Relator.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do Projeto de Lei nº 2.736/2021.

O setor expressa preocupações significativas em relação à proposta de flexibilização dos métodos de pagamento do Vale-Pedágio Obrigatório para incluir meios eletrônicos adicionais. O setor ressalta que a essência do Vale-Pedágio Obrigatório reside na separação clara dos valores do pedágio do frete, garantindo que os custos de uso da infraestrutura rodoviária sejam transparentes e diretamente alocados.

A introdução de meios de pagamento adicionais, embora aparentemente ofereça conveniência, pode, na realidade, comprometer a integridade deste sistema. Há uma preocupação legítima de que o recebimento de fundos por meios alternativos possa resultar na não utilização das rodovias concedidas, desvirtuando assim a finalidade do Vale-Pedágio, que é assegurar que os pagamentos de pedágio estejam diretamente vinculados ao uso efetivo das rodovias concedidas.

Além disso, a proposta pode introduzir complexidades adicionais no monitoramento e na garantia, de que os valores pagos sejam efetivamente utilizados para o propósito pretendido, e a proposição pode ainda acarretar num aumento significativo da evasão e consequentemente reduzir a arrecadação de impostos do Governo Federal e Municipais.

Em 2023, a ANTT publicou Resolução nº 6.024/2023 na qual flexibilizou meios de pagamento, indução a redução de custos de intermediação e garantiu o arcabouço regulatório para a implementação do Free-Flow.

PEC 18/2025

Segurança Pública

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Poder Executivo

EMENTA:

Altera os art. 21, art. 22, art. 23, art. 24 e art. 144 da Constituição, para dispor sobre competências da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios relativas à segurança pública.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CESP, CCJ e PLEN

SITUAÇÃO ATUAL:

Apresentação do PRL n. 2 PEC01825 (Parecer do Relator), pelo Deputado Mendonça Filho (UNIÃO/PE) na Comissão Especial sobre Competências Federativas em Segurança Pública (PEC 18/2025).

PROPOSTA:

Aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 18/2025.

O setor de concessões rodoviárias reconhece que a PEC nº 18/2025 trata de um tema amplo e estruturante da segurança pública nacional, ao redefinir competências, fortalecer a coordenação federativa e aprimorar a integração entre os órgãos de segurança pública nos diferentes níveis da Federação.

No contexto dessa discussão mais abrangente, o setor chama atenção para a importância estratégica das rodovias — especialmente as concedidas — no enfrentamento à criminalidade. As rodovias são corredores essenciais de circulação de pessoas e mercadorias, mas também são utilizadas para práticas ilícitas como tráfico de drogas, armas, contrabando, roubo de cargas e outros crimes de repercussão interestadual, conforme reconhecido na própria justificativa da proposta.

O fortalecimento da atuação da polícia viária federal, com maior integração ao sistema único de segurança pública, representa uma oportunidade relevante para ampliar a fiscalização e o controle nesses corredores logísticos, potencializando ações preventivas e repressivas. As concessões rodoviárias, por sua vez, dispõem de infraestrutura, tecnologia e capilaridade operacional que podem contribuir de forma complementar para esse esforço, sempre respeitadas as competências legais de cada órgão.

Nesse sentido, o avanço da segurança pública no país também passa pelas rodovias concedidas. A integração entre políticas de segurança e gestão da infraestrutura viária pode se consolidar como um caminho virtuoso para a proteção da sociedade, o fortalecimento do Estado e a promoção do bem social.



**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
— ABCR —



MELHORESRODOVIAS.ORG.BR