

AGENDA LEGISLATIVA DAS RODOVIAS CONCEDIDAS

Congresso Nacional

BRASÍLIA | 2024



**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
— ABCR —

Conheça a

Melhores Rodovias do Brasil - ABCR



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR

Informações corporativas

Conselho Diretor

Marco Aurélio Barcelos (presidente)
Eduardo Siqueira Moraes de Camargo
José Renato Ricciardi
Marcelo Afonseca
Marcus Vinicius da Rosa
Rui Juarez Klein
Sérgio Muniz Barretto Garcia

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
Gabriela Vilaça – Gerente de Comunicação e Imagem
Jacqueline Rodrigues – Analista de Projetos
Karina Fera – Diretora Jurídica
Lígia Almeida – Assessora de Relações Institucionais
Luana Godinho – Gerente de Projetos
Pamela Barbosa – Coordenadora Técnica
Pedro Sayeg – Advogado Jr.
Raymundo Quadros – Gerente Administrativo Financeiro
Victor Hugo Costa – Gerente de Inteligência de Dados

Conselho fiscal

Erika Matsumoto
Hugo Mitz
José Ricardo Durante

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

ÍNDICE

- 02** Informações corporativas
- 04** Palavra do presidente
- 05** Lista de siglas
- 12** PLP Reforma Tributária
- 13** PL Free-Flow
- 14** PL 2159/2021 (PL 3729/04, CD)
- 15** PEC 1/2021
- 16** PL 4643/2020
- 17** PL 2736/2021
- 18** PL 1508/2021
- 19** PL 276/2021 e apenso
- 20** PL 3.364/2021
- 21** PL 181/2021
- 22** PL 3.928/2012
- 23** PL 9.873/2018
- 24** PL 7.452/2010 e apensos
- 25** PL 1.533/2023 (PL 7392/17, CD)
- 26** PL 2.844/2019 e apensos
- 27** PL 916/2023



Palavra do presidente

Com grande satisfação, a Melhores Rodovias do Brasil – ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias) lança este ano a sua **Agenda Legislativa 2024 – Congresso Nacional**. O material apresenta um resumo das principais proposições legislativas voltadas para o **setor de concessões de rodovias** que atualmente tramitam na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, assim como outras demandas defendidas pelo setor.

Com este documento, demarcamos a posição da Associação em relação a agendas, temas, projetos e pautas que dialogam diretamente com as necessidades do setor de infraestrutura rodoviária no País. O setor de concessões rodoviárias enfrenta desafios e oportunidades únicas, e é fundamental que haja uma **legislação adequada** para impulsionar seu crescimento.

Ano a ano, as concessionárias de rodovias têm desempenhado papel crucial na **modernização e manutenção da malha viária brasileira**. Por meio de investimentos contínuos, as empresas contribuem para melhorar a infraestrutura de transporte e aumentar a eficiência logística do Brasil.

A ABCR acredita que a Agenda Legislativa é um importante **instrumento de diálogo** entre o setor privado e o poder público, e por isso irá torná-la uma publicação anual e em constante atualização. Dessa forma, a Associação busca consolidar sua contribuição para o aprimoramento das políticas voltadas para o setor.

A despeito dos avanços já conquistados, ainda há muitos desafios pela frente – e estamos otimistas com o período que se inicia. É preciso avançar na agenda de aprimoramento das políticas públicas de infraestrutura de transporte, modernização do ambiente de negócios e do arcabouço regulatório nacional, a fim de garantir segurança jurídica e, conseqüentemente, os investimentos privados. A ABCR continuará trabalhando para ampliar o diálogo com os Poderes da República e garantir um **ambiente regulatório favorável** ao desenvolvimento das concessões rodoviárias no Brasil.

Marco Aurélio Barcelos

Diretor-presidente da
Melhores Rodovias do Brasil - ABCR

“A despeito dos avanços já conquistados, ainda há muitos desafios pela frente – e estamos otimistas com o período que se inicia”

Lista de siglas



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

CCCULT 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

CICS Comissão de Indústria, Comércio e Serviços

CINDRE Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional

CÂMARA DOS DEPUTADOS: 30 COMISSÕES PERMANENTES

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

SENADO FEDERAL: 15 COMISSÕES PERMANENTES

CAE Comissão de Assuntos Econômicos

CAS Comissão de Assuntos Sociais

CCJ Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania

CCT Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática

CDH Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

CDIR Comissão Diretora do Senado Federal

CDR Comissão de Desenvolvimento Regional

CE Comissão de Educação e Cultura

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

CSF Comissão Senado do Futuro

CSP Comissão de Segurança Pública

CTFC Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

CONGRESSO NACIONAL: 8 COMISSÕES MISTAS PERMANENTES

FIPA Comissão Mista Representativa do Congresso Nacional no Fórum Interparlamentar das Américas

CCAI Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência

CMCPLP Comissão Mista do Congresso Nacional de Assuntos Relacionados à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CMCVM Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher

CMMC Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

CMO Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

CPCMS Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul

CMMIR Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados

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

Congresso Nacional



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR – REFORMA TRIBUTÁRIA

A Reforma Tributária, recentemente aprovada, marca um novo capítulo na história fiscal do Brasil, visando a simplificação do sistema tributário e promovendo uma maior eficiência econômica. Agora, a atenção se volta para as Leis Complementares que serão responsáveis por regular a implementação dessa reforma. No entanto, antes que essas leis sejam encaminhadas ao Congresso Nacional, há um processo de debate e formulação em andamento no âmbito do Poder Executivo.

Neste momento de transição e incerteza, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) manifesta sua preocupação com diversos itens que, dependendo de como forem abordados nas futuras Leis Complementares, podem ter um impacto significativo no setor de concessões rodoviárias no Brasil. Essas preocupações refletem a complexidade e a amplitude dos desafios enfrentados pelo setor, especialmente no que diz respeito à manutenção e ao financiamento da infraestrutura crítica.

A ABCR destaca os seguintes pontos de interesse:

- 1. Imediato Reequilíbrio Cautelar dos Contratos:** A necessidade de mecanismos que permitam o rápido ajuste dos contratos de longo prazo para evitar a degradação da qualidade dos serviços públicos.
- 2. Definição de Fato Gerador e Base de Cálculo:** Clarificação necessária nos investimentos em infraestrutura, especialmente no tratamento da "Receita de Construção" como contrapartida em Ativo Intangível, conforme o Pronunciamento Contábil CPC 01 e ICPC 05.
- 3. Diferimento Fiscal:** Para as "receitas" provenientes de investimentos em infraestrutura e fornecimentos ao Poder Público que têm contrapartida em ativo financeiro.

- 4. Local do Fato Gerador:** Importância de definir claramente onde o fato gerador ocorre, especialmente em projetos que abrangem múltiplos Estados ou Municípios.
- 5. Desoneração de Investimentos:** Em bens de capital, para incentivar o investimento em infraestrutura.
- 6. Operações Contratadas pela Administração Pública:** Tratamento dos ativos financeiros assumidos pelo Poder Público.
- 7. Responsabilidade Tributária:** Especificamente para empresas que operam sistemas de pagamento eletrônico de pedágio.
- 8. Não-cumulatividade:** Definição da forma e do prazo para o ressarcimento de créditos acumulados pelo contribuinte.
- 9. Regime de Transição:** Tratamento de créditos de PIS e COFINS pendentes na data de transição.
- 10. Não Incidência:** Sobre a alienação de ativos não-circulantes para incentivar a mobilidade de investimentos.
- 11. Crédito Presumido:** Para adquirentes de serviço de transportador autônomo de carga, facilitando a carga tributária sobre esses serviços.
- 12. Definição de Receitas Financeiras:** Clarificação para excluir a definição de receitas financeiras e mútuos entre pessoas jurídicas ligadas como serviços financeiros.
- 13. Reequilíbrio Financeiro e REIDI:** Previsão legal para um reequilíbrio financeiro que considere a desconstituição do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).

PROJETO DE LEI - FREE-FLOW

O ano de 2024 é marcado por expectativas de avanços significativos na política pública do Free-Flow, um sistema de cobrança automática de pedágios que permite aos veículos transitar sem paradas, através de tecnologias como RFID e reconhecimento de placas. Este método representa uma revolução tecnológica para as rodovias concedidas, prometendo benefícios substanciais em termos de eficiência, redução de congestionamentos, e menores emissões de poluentes, com o usuário final sendo o maior beneficiado.

Embora já exista legislação sobre o Free-Flow no Brasil, a experiência acumulada nos últimos anos aponta para a necessidade de aprimoramentos. Diversos projetos de lei discutem temas relevantes como meios de pagamento, isenções para moradores locais, investimentos em infraestrutura, e responsabilidades das concessionárias. Essas discussões são cruciais para refinar o sistema Free-Flow, garantindo sua eficácia e justiça na aplicação.

Os benefícios esperados incluem a melhoria da fluidez do tráfego, redução dos custos operacionais — que podem levar a tarifas mais baixas — e uma cobrança mais justa baseada na distância percorrida. Contudo, a plena realização desses benefícios depende de um arcabouço legislativo que incorpore os aprendizados recentes e facilite a expansão e a otimização do Free-Flow.

Para tanto, é essencial um diálogo mais estreito com os parlamentares, visando esclarecer os avanços necessários na legislação do Free-Flow para que possamos consolidar uma infraestrutura rodoviária moderna e eficiente. Com o apoio e a parceria dos legisladores, será possível adaptar a legislação existente, tornando-a mais robusta e alinhada com as necessidades atuais e futuras do setor de rodovias, beneficiando diretamente os usuários e a sociedade como um todo.

PL 2159/2021 (PL 3729/04, CD)

Licenciamento ambiental

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Luciano Zica
(PT/SP) e outros.

EMENTA:

Estabelece normas gerais para o licenciamento de atividade ou de empreendimento utilizador de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidor ou capaz de causar degradação do meio ambiente.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: projeto aprovado em 2021

Senado Federal: CMA, CRA
(simultaneamente)

SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para Pauta na Comissão de Meio Ambiente (CMA). E aguarda Parecer da relatora senadora Teresa Cristina na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) do Senado Federal.

O setor reconhece no Projeto de Lei um avanço considerável, destacando a proposta de simplificação e modernização do licenciamento ambiental. Este avanço é vital para o desenvolvimento sustentável e impulsiona a competitividade no setor de infraestrutura, alinhando os imperativos ambientais com a necessidade de progresso econômico. O projeto busca a integração eficaz de tecnologias, fortalecendo a interação institucional e garantindo transparência. Esta abordagem modernizada é um reflexo da evolução da sociedade, buscando otimizar processos, reduzir a burocracia desnecessária e promover uma regulação mais ágil e transparente, que atenda às demandas dinâmicas do setor. Em particular, a introdução da Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC) é um exemplo notável dessa modernização. A LAC promete aprimorar o processo de licenciamento para projetos de menor impacto ambiental, oferecendo um caminho mais ágil sem comprometer a integridade do meio ambiente. Este mecanismo é uma inovação bem-vinda, alinhando desenvolvimento e sustentabilidade, e promete trazer benefícios mais rápidos para os brasileiros.

PROPOSTA:

Aprovação do texto da Câmara dos Deputados.

PEC 1/2021

Recursos de outorgas de serviços e de infraestrutura

POSICIONAMENTO

O setor apoia a proposta de Emenda Constitucional que adiciona o art. 175-A à Constituição, destinando 70% dos recursos de outorgas de transportes para reinvestimento no setor. Esta medida promove a melhoria contínua da infraestrutura, beneficiando diretamente os usuários. A aplicação efetiva desses recursos, em um prazo máximo de cinco anos, assegura progresso acelerado e sustentável. O setor vê essa emenda como um avanço estratégico, vital para o desenvolvimento e a modernização dos transportes no Brasil.

AUTOR:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT) e outros

EMENTA:

Acrescenta art. 175-A à Constituição Federal para determinar que pelo menos 70% (setenta por cento) dos recursos obtidos com outorgas onerosas de serviços e de infraestruturas de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

TRAMITAÇÃO:

Senado Federal: proposta aprovada em 2022.

Câmara dos Deputados: CCJC, PLEN

SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para Pauta na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Aprovação da PEC 01/2021.

PL 4643/2020

Meios de pagamento de tarifas de pedágios

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Senador Eduardo Girão
(PODEMOS/CE)

EMENTA:

Implementação do pagamento de pedágios por meios de pagamento digitais.

TRAMITAÇÃO:

Senado Federal: projeto aprovado em 2024.
Câmara dos Deputados: Aguardando designação das Comissões.

SITUAÇÃO ATUAL:

O projeto foi recebido na Câmara dos Deputados em 2024 e, aguarda Despacho do Presidente da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga incentivos ao uso de meios de pagamento automático (TAGs e outros) e não onerem o usuário da rodovia.

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, o setor enfatiza a eficácia do uso de meios de pagamento automático (Tags e outros), 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.

Ainda, destacamos que os sistemas de pagamento automático (TAGs e outros) são essenciais para a eficiência operacional e são especialmente adequados para a implementação de sistemas de pedágio free-flow, que eliminam a necessidade de paradas em cabines de pedágio, proporcionando uma experiência de viagem mais fluida e reduzindo congestionamentos.

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.

SITUAÇÃO ATUAL:

Retirado de pauta na CI, a pedido do relator, para reexame da matéria. Apresentado requerimento para realização de Audiência Pública.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga incentivos ao Free-Flow e aos usuários das rodovias.

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 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, induzindo a redução de custos de intermediação e garantiu o arcabouço regulatório para a implementação do Free-Flow.

Portanto, o setor sugere que o Projeto de Lei receba emendas com o intuito de reduzir custos de transação, aumento de desconto da tarifa de pedágio para usuários que utilizam meios de pagamento automático (TAGs e outros) e, consequentemente, busque a justiça tarifária.

PL 1.508/2021

Cláusula de manutenção e conservação de trechos rodoviários

POSICIONAMENTO

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:

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

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga a necessidade de avaliação caso a caso buscando uma solução, racionalizando sem penalizar o usuário da rodovia.

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.

PL 276/2021 e apenso

Redução de 50% na tarifa de pedágio

POSICIONAMENTO

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, CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga a necessidade de avaliação caso a caso buscando uma solução, racionalizando sem penalizar o usuário da rodovia.

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 de Usuário Frequente (DUF) e o Desconto Básico de 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 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 3.364/2021

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) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga aumento de 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.

PL 181/2021

Distância (+100km) entre as praças de pedágio

POSICIONAMENTO

AUTOR:

Deputado Juninho do Pneu (DEM/RJ)

EMENTA:

Regulamenta o distanciamento mínimo (não poderá ser inferior a 100 quilômetros) entre a instalação de praças de cobrança de pedágio.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para Pauta na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que traga incentivos ao Free-Flow e aos usuários das rodovias.

O setor expressa sua preocupação com o Projeto de Lei que estipula um distanciamento mínimo de 100 quilômetros entre praças de pedágio em rodovias federais. A medida, apesar de parecer favorecer os usuários, traz consequências significativas e contraproducentes.

Atualmente, a tarifa em praças de pedágio é calculada com base no Trecho de Cobertura de Praça de Pedágio (TCP), o que significa que quanto maior a distância maior será a tarifa. Com a imposição desse espaçamento mínimo, o valor da tarifa pode se tornar desproporcional, impactando principalmente os usuários que percorrem longas distâncias. Além disso, essa proposta pode resultar em uma distribuição desigual dos custos operacionais e de manutenção das rodovias, potencialmente onerando indevidamente os usuários de longas distância.

O setor destaca que o modelo de cobrança free-flow representa uma solução mais avançada e equitativa, permitindo que cada usuário pague precisamente pelo trecho utilizado.

PL 3.928/2012

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 deliberação na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 3.928/2012.

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.

PL 9.873/2018

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) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 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.

PL 7.452/2010 e apensos

Meios de pagamento de pedágio

AUTOR:

Deputado Filipe Pereira (PSC/RJ)

EMENTA:

Altera a Lei nº 8.987, de 1995, que "dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências", para dispor sobre os serviços de pagamento automático de pedágios.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CASP, CVT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

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

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 7.452/2010 e apensos.

POSICIONAMENTO

O setor reconhece a importância e a conveniência dos serviços automáticos de pagamento de pedágio por dispositivos eletrônicos para os usuários das rodovias. No entanto, a ABCR expressa preocupação com este Projeto de Lei.

É crucial destacar que os serviços providos pelas Operadoras de Serviços Automáticos (OSAS) são um modelo de negócio independente e não impactam diretamente o custo da tarifa de pedágio. Esses serviços são oferecidos como uma opção adicional para o usuário, proporcionando conveniência e agilidade no pagamento de pedágios.

As OSAS são empresas independentes, sem qualquer ingerência das Concessionárias de Rodovias, que, por sua vez, não adicionam qualquer valor pela cobrança automática, mas, ao contrário, incentiva esse meio de pagamento com descontos, quando possível.

Portanto, enquanto o setor apoia a promoção e a utilização de sistemas de pagamento automático para melhorar a experiência dos usuários, acredita que a estrutura de custos e a operação desses serviços devem ser cuidadosamente consideradas para não prejudicar a eficiência operacional nem impor custos adicionais aos usuários das rodovias.

PL 1.533/2023 (PL 7392/17)

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

SITUAÇÃO ATUAL:

Aguarda emissão do Parecer do relator na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal.

PROPOSTA:

Emitido relatório pela aprovação do projeto com a emenda 1-CRA, pelo relator senador Wilder Morais na CI.

POSICIONAMENTO

O setor expressa preocupação com o Projeto de Lei. Destaca-se que a segurança dos usuários das rodovias, incluindo caminhoneiros e residentes locais, deve ser a principal prioridade. A utilização das faixas de domínio para atividades agrícolas ou de reflorestamento pode representar riscos significativos, comprometendo a visibilidade e a segurança na circulação, além de aumentar a possibilidade de acidentes.

Além disso, há impacto nos contratos de concessões existentes, pois muitos contratos de concessão vigentes já preveem a exploração comercial das faixas de domínio pelas concessionárias de rodovias. A maior parte (85%) dos recursos obtidos com essa exploração é destinada à redução das tarifas de pedágio, em conformidade com as regulamentações das agências reguladoras. A proposta desse projeto de lei poderia interferir diretamente nesses contratos, afetando os recursos destinados à manutenção e operação das rodovias e, conseqüentemente, a justiça tarifária.

Ainda, este Projeto de Lei contribui para a insegurança jurídica, dado que as faixas de domínio em questão já estão sob concessão. Conceder direitos sobre essas áreas a terceiros pode resultar em conflitos legais e regulatórios, complicando a gestão e a operação das rodovias.

Diante dessas considerações, o setor defende que as faixas de domínio das rodovias devem ser geridas de forma a priorizar a segurança viária e a eficiência das operações rodoviárias.

PL 2.844/2019 e apensos

Isenção de pedágio para motos

AUTOR:

Deputado Gutemberg Reis (MDB/RJ)

EMENTA:

Dispõe sobre a isenção de pagamento de pedágio para motocicletas e similares em rodovias federais.

TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT, CFT, CCJC

SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para Pauta na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 2.844/2019.

POSICIONAMENTO

O setor se posiciona contrariamente à proposta de alteração da Lei nº 10.233, de 2001, que busca isentar veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio em rodovias federais sob concessão.

O setor ressalta que os acidentes envolvendo motocicletas, infelizmente frequentes e muitas vezes fatais, demandam uma resposta rápida e recursos significativos por parte das concessionárias, incluindo serviços de ambulância, desobstrução de vias e atendimento emergencial. A isenção do pagamento de pedágio para motocicletas desconsidera o fato de que esses veículos são beneficiários desses serviços essenciais, o que implica em custos operacionais que são distribuídos entre todos os usuários das rodovias.

Além disso, o setor enfatiza que isenções específicas contradizem o princípio de equidade na distribuição dos custos de manutenção e operação das rodovias. Quando um grupo específico é isento, os custos inevitavelmente são transferidos para outros usuários, como transportadores rodoviários de cargas, embarcadores e caminhoneiros autônomos. Isso resulta em uma distribuição desigual dos custos operacionais e pode onerar indevidamente esses grupos, que já operam com margens estreitas.

Portanto, o setor defende a manutenção de um sistema de tarifação equitativo, que assegure que todos os usuários contribuam de maneira justa para a manutenção, operação e serviços providos pelas rodovias.

PL 916/2023

Isenção de pedágio para municípios

POSICIONAMENTO

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:

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 916/2023.

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 de Usuário Freqüente (DUF) e o Desconto Básico de 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 freqüentes. 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.



**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
— ABCR —



MELHORESRODOVIAS.ORG.BR