

# AGENDA LEGISLATIVA DAS RODOVIAS CONCEDIDAS

*Congresso Nacional*

**BRASÍLIA | 2025**



**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)

Brendon Ramos

Eduardo Camargo

José Carlos Cassaniga

Marcelo Afonseca

Ricardo Barra

Rui Klein

Sérgio 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

Pamela Barbosa – Gerente de Planejamento e Projetos

Pedro Sayeg – Advogado

Raymundo Quadros – Gerente Administrativo Financeiro

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

*Fevereiro 2025*

# ÍNDICE

- 03** Informações corporativas
- 05** Palavra do presidente
- 06** Lista de siglas
- 13** PL 4511/2024
- 14** PL 3262/2024
- 15** PL 7063/2017
- 16** PL 4630/2023
- 17** PL 2084/2021
- 18** PL 182/2021
- 19** PL 2159/2021 (PL 3729/04, CD)
- 20** PL 4643/2020 (Substitutivo CD)
- 21** PL 2736/2021
- 22** PL 1508/2021
- 23** PL 276/2021 e apenso
- 24** PL 3364/2021
- 25** PL 181/2021
- 26** PL 9873/2018
- 27** PL 1533/2023 (PL 7392/17, CD)
- 28** PL 2844/2019 e apensos
- 29** PL 2372/2024
- 30** PL 916/2023



# Palavra do presidente

É com alegria que a **Melhores Rodovias do Brasil – ABCR** (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias) lança a **Agenda Legislativa 2025 – Congresso Nacional**. Esta edição apresenta um panorama atualizado das principais proposições legislativas que impactam o setor de concessões de rodovias e que estão em tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, além de destacar outras demandas estratégicas defendidas pelo setor.

Com este documento, reafirmamos o posicionamento da ABCR em relação a temas essenciais para o **desenvolvimento da infraestrutura rodoviária** no Brasil. O setor de concessões rodoviárias vive um de seus mais promissores momentos e, por isso, segue enfrentando desafios e oportunidades únicas, tornando essencial um arcabouço legal moderno e eficaz para impulsionar seu crescimento e garantir segurança jurídica aos investimentos.

Por meio de investimentos contínuos, as concessionárias de rodovias contribuem significativamente para a melhoria da infraestrutura de transporte, aumentando a eficiência logística do país e promovendo mais **segurança, fluidez, conforto e qualidade** para os usuários.

A **Agenda Legislativa da ABCR** se consolida como importante instrumento para o diálogo entre o setor privado e o poder público, reforçando o compromisso da Associação com o aprimoramento das políticas de infraestrutura de transporte. Como publicação anual e em constante atualização, essa iniciativa visa fortalecer a interlocução com os tomadores de decisão e ampliar a previsibilidade regulatória para o setor.

O ano de **2025** traz desafios e oportunidades que demandam esforço contínuo na modernização do ambiente de negócios, na segurança jurídica dos contratos e no fortalecimento das condições para novos investimentos privados. Como representante do setor de concessões de rodovias, a **ABCR** seguirá empenhada em ampliar o diálogo com os Poderes da República.

**Marco Aurélio Barcelos**

Diretor-presidente da  
Melhores Rodovias do Brasil - ABCR

# 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: 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

**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

# CONGRESSO NACIONAL: 5 COMISSÕES MISTAS PERMANENTES

**CCAI** Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência

**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 Plaos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

# 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



# 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: Pendente**

### SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho do  
Presidente da Câmara dos  
Deputados

### PROPOSTA:

Aprovação do PL 4511/2024.

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 3262/2024

Suspensão de multas do Free-Flow

## POSICIONAMENTO

### 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 PL 3262/2024.

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. O foco do PL poderia estar na melhoria da experiência do usuário e na criação de medidas para o aprimoramento de canais de comunicação, facilitação dos meios de pagamento e maior integração de bases de dados, que podem contribuir significativamente com o sistema. Essas iniciativas poderiam contribuir para um debate mais embasado e para o aperfeiçoamento do modelo, garantindo que as particularidades de cada concessão sejam respeitadas. 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 7063/2017

Concessões e PPPs

## POSICIONAMENTO

### AUTOR:

Senador Antônio Carlos Valadares  
(PSB/SE)

### EMENTA:

Altera a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, para reduzir o valor mínimo dos contratos de parcerias público-privadas celebrados por Estados, pelo Distrito Federal e por Municípios.

### TRAMITAÇÃO:

**Senado Federal: Projeto aprovado em 2017.**  
**Câmara dos Deputados: CCJC, Comissão especial, Plenário**

### SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta do Plenário da Câmara dos Deputados

### PROPOSTA:

Aprovação do PL 7063/2024.

O setor de concessões rodoviárias apoia o Projeto de Lei 7063/2017, 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.

# 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, 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 PL 4630/2023.

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 2084/2021

Recursos pela outorga da concessão de rodovias

## AUTOR:

Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)

## EMENTA:

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a fim de incluir diretrizes para a destinação dos recursos oriundos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão de rodovias federais.

## TRAMITAÇÃO:

**Câmara dos Deputados: CVT, CFT, CCJC**

## SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de Relator na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara dos Deputados.

## PROPOSTA:

Arquivamento do PL 2084/2021.

## POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias reconhece a intenção do Projeto de Lei 2084/2021 em estabelecer diretrizes para a destinação de recursos oriundos de pagamento de outorga. No entanto, a proposta não se alinha com a atual política pública adotada pelo governo federal, que eliminou a cobrança de outorga nos leilões de rodovias, priorizando o modelo de menor desconto tarifário como critério de disputa. Nesse cenário, a aplicação do projeto perde sua relevância, uma vez que a arrecadação com outorgas não faz mais parte da estrutura dos contratos.

Além disso, o setor historicamente se posiciona contra a cobrança de outorga em concessões rodoviárias, pois esse custo adicional acaba sendo repassado ao usuário por meio da tarifa de pedágio, onerando diretamente quem utiliza as rodovias. O foco das concessões deve estar na prestação eficiente dos serviços e na modicidade tarifária, garantindo infraestrutura de qualidade sem custos desnecessários para os usuários.

Caso haja uma mudança na política pública e a cobrança de outorga volte a ser adotada nos leilões, é recomendável que o tema seja amplamente debatido para garantir que eventuais recursos arrecadados sejam reinvestidos de forma transparente e eficiente na própria infraestrutura viária, sempre com o objetivo de beneficiar diretamente os usuários e promover um modelo sustentável de concessões.

# PL 182/2021

Veda mais de uma concessionária administrar trecho de rodovia

## AUTOR:

Deputado Juninho do Pneu  
(UNIÃO/RJ)

## EMENTA:

Dispõe da vedação de mais de uma concessionária para administrar o mesmo trecho ou rodovia.

## TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT, CCJC

## SITUAÇÃO ATUAL:

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

## PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 182/2021.

## POSICIONAMENTO

O setor de concessões rodoviárias defende o arquivamento do Projeto de Lei 182/2021, pois sua premissa não condiz com a realidade das concessões rodoviárias no Brasil. Na prática, não há duas concessionárias operando simultaneamente sobre um mesmo trecho de rodovia. Cada concessão é claramente definida em seu contrato, com um objeto específico e um leilão realizado para aquela extensão, garantindo segurança jurídica e previsibilidade.

O que ocorre no país, por escolha de política pública, é a divisão de segmentos de rodovias com a mesma numeração para viabilizar projetos de infraestrutura. Isso resulta em contratos de concessão sequenciais, mas nunca sobrepostos. Essa estratégia permite a expansão gradual das concessões, garantindo que trechos antes sem investimentos possam receber melhorias e manutenção contínua.

Além disso, a tarifa de pedágio é estabelecida com base no equilíbrio econômico-financeiro de cada concessão, levando em conta os investimentos necessários para operação, manutenção e expansão das rodovias. Qualquer tentativa de padronização artificial de preços ignora as especificidades de cada contrato e pode comprometer a viabilidade financeira dos projetos, resultando em menor qualidade dos serviços prestados aos usuários.

# 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.

# PL 4643/2020 (Substitutivo CD)

Meios de pagamento de  
tarifas de pedágios

## AUTOR:

Senador Eduardo Girão  
(NOVO/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 Substitutivo aprovado pela  
Câmara dos Deputados foi  
recebido no Senado Federal em  
dezembro de 2024 e aguarda o  
Despacho da Mesa Diretora para  
as Comissões Permanentes.

## PROPOSTA:

Aprovação do PL 4643, conforme o texto  
originalmente aprovado no Senado Federal.

## 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, 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.

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.

# 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:

Rejeição e arquivamento do PL 2736/2021.

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 aumento significativo da evasão e conseqüentemente 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.

# PL 1508/2021

Cláusula de manutenção e conservação de trechos rodoviários

## AUTOR:

Deputado Weliton Prado  
(SOLIDARIEDADE/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 Parecer do Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) na 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.

## 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.

# PL 276/2021 e apenso

Redução de 50% na tarifa de pedágio

## POSICIONAMENTO

### AUTOR:

Deputado Alexandre Frota (PROS/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:

Rejeição e arquivamento do PL 276/2021.

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 3364/2021

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

## AUTOR:

Deputado Gurgel (PL/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:

Rejeição e arquivamento do PL 3364/2021.

## 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 reduções tarifárias, para garantir a qualidade dos serviços. Tais penalidades guardam estrita relação com o descumprimento contratual. A introdução de penalidades arbitrárias, que não consideram os níveis de descumprimento, ameaçam 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

## AUTOR:

Deputado Juninho do Pneu  
(UNIÃO/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:

Devolvido ao Relator, a pedido, para reexame do Parecer.

## PROPOSTA:

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

## POSICIONAMENTO

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 pequenas distâncias, se traferagem no trecho em que estará a praça de pedágio, cuja tarifa seria referente à utilização de 100 quilômetros de trecho rodoviário.

Além disso, essa proposta certamente resultará 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 p pelo trecho utilizado com mais precisão .

# 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) da Câmara dos Deputados.

### PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 9873/2018.

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 1533/2023 (PL 7392/17)

Faixas de domínio

## **AUTOR:**

Deputado Misael Varella (PSD/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:**

Aguardando inclusão na Ordem do Dia do Plenário do Senado Federal

## **PROPOSTA:**

Aprovação do PL conforme o Parecer do Senador Wilder Moraes.

## **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.

# PL 2372/2024

Inspeção acreditada em obras de infraestrutura

## POSICIONAMENTO

### AUTOR:

Deputado Flávio Nogueira (PT/PI)

### EMENTA:

Dispõe sobre o uso da inspeção acreditada de empreendimentos de infraestrutura no âmbito de obras públicas, concessões e parcerias público privadas

### TRAMITAÇÃO:

**Câmara dos Deputados: CASP, CFT, CCJC**

### SITUAÇÃO ATUAL:

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

O setor de concessões rodoviárias apoia o Projeto de Lei 2372/2024, que estabelece normas para a adoção de inspeção acreditada em empreendimentos de infraestrutura, abrangendo obras públicas, concessões e parcerias público-privadas. Acreditamos que a implementação de inspeções acreditadas traz maior segurança técnica e jurídica, garantindo a conformidade das obras com as normas estabelecidas e reduzindo riscos de falhas estruturais e atrasos.

No entanto, é importante destacar que a inspeção acreditada já vem sendo aplicada em diversos projetos, proporcionando aprendizados valiosos que devem ser incorporados ao texto para otimizar sua eficácia. A experiência acumulada indica a necessidade de ajustes para tornar o processo mais eficiente, sem gerar custos adicionais desnecessários ou burocracias que possam atrasar o andamento das obras.

A modernização proposta no PL 2372/2024 representa um avanço na governança dos projetos de infraestrutura, fortalecendo a transparência e a responsabilidade dos empreendedores.

### PROPOSTA:

Aprovação do PL 2372/2024 após alguns ajustes de texto.

# PL 2844/2019 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 2844/2019.

## **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  
(UNIÃO/RJ)

### EMENTA:

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

### TRAMITAÇÃO:

Câmara dos Deputados: CVT,  
CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para Pauta na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

### 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 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.

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](https://melhoresrodovias.org.br)