

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

POSICIONAMENTO

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.

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