



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. TONINHO WANDSCHEER)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 14.157, de 2021, e a Lei nº 9.503, de 1997, para estabelecer critérios e procedimentos adicionais voltados a incentivar a adoção dos sistemas de livre passagem nas concessões de rodovias no País.

Art. 2º A Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Esta Lei estabelece condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas por meio de sistemas de livre passagem (*free flow*), com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

.....

.

§ 2º



§ 4º Nos editais de concessão de rodovias publicados a partir da vigência desta Lei, deverá ser priorizada a utilização de sistemas *free flow*.

§ 5º Para os casos em que o sistema *free flow* não for tecnicamente viável ou economicamente justificável, ou em concessões que envolvam a utilização de praças de pedágio já existentes, deverão ser previstos descontos a usuários frequentes, de forma que os valores de tarifa cobrados guardem maior proporcionalidade com a extensão da via efetivamente utilizada.

§ 6º Os valores dos descontos tarifários previstos nos contratos de concessão poderão ser revistos periodicamente pelo poder concedente, com base nos dados reais de utilização do benefício em cada praça de pedágio, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.” (NR)

“Art. 1º-A. A operação dos sistemas de free flow observará, sem prejuízo do que for estabelecido em regulamento:

I – a instalação de ampla e clara sinalização viária, que informe adequadamente ao usuário sobre a existência de pedágio eletrônico implantado na via, as formas, prazos e demais condições básicas necessárias para o pagamento da tarifa, bem como as penalidades aplicáveis em caso de inadimplência.

II – a disponibilização de alternativas para pagamento da tarifa de pedágio, por meios eletrônicos ou soluções de pré-pagamento ou pagamento posterior à passagem nos locais de cobrança, incluindo a instalação de pontos de atendimento ao longo da via.

Parágrafo único. O poder concedente poderá instituir tarifas de pedágio diferenciadas de acordo com o meio de pagamento escolhido pelo usuário, inclusive com a concessão de descontos, como forma de beneficiar os usuários que optarem por meios que contribuam para a desoneração do sistema de arrecadação.”

“Art. 1º-B. As concessionárias de rodovias poderão firmar acordos com o órgão máximo executivo de trânsito da União, para acesso às informações do registro de que trata o inciso IX do art. 19 da Lei nº 9.503, de 1997, com a finalidade exclusiva de identificar e cobrar os usuários que não aderirem aos meios eletrônicos de pagamento ou à opção de pré-pagamento, nos termos de regulamento específico a ser editado pelo Poder Executivo.”



“Art. 1º-C. Para garantir que as notificações e orientações de pagamento aos usuários sejam unificados, as concessionárias de rodovias poderão integrar seus sistemas com o órgão ou entidade de que trata o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, podendo, para tanto, utilizar a Carteira Digital de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores, ou outros instrumentos a serem definidos pelo Poder Executivo em regulamento.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 131.
.....
.

§2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos, multas de trânsito e ambientais e tarifas de pedágio, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.
.....” (NR)

“Art. 209-A.
.....
.

Penalidade – multa, agravada em cinco vezes em caso de caminhões com reboque ou semi-reboque.
Medida administrativa – retenção do veículo até o pagamento das tarifas devidas, no caso de veículo estrangeiro.” (NR)

“Art. 271.
§1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, tarifas de pedágio devidas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.
.....” (NR)

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota



circulante, em educação de trânsito e na recomposição de que trata o § 3º.

.....
.
§3º O montante arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A deste Código será utilizado preferencialmente para a recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, nos termos de regulamento do Poder Executivo.

§ 4º O valor arrecadado das multas de trânsito das evasões de pedágio, previstas no art. 209-A deste Código, será disponibilizado ao poder concedente para a realização de reequilíbrios contratuais e para a gestão do sistema informatizado de fiscalização e autuação, quando for o caso.”
(NR)

Art. 4º Fica revogado o §3º do art. 1º da Lei nº 14.157, de 2021.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo aperfeiçoar a legislação federal que dispõe sobre o pagamento eletrônico de pedágio, modalidade conhecida como *free flow* ou sistema de livre passagem, nas concessões de rodovias do País.

A Lei nº 14.157, de 2021, trouxe as bases normativas para que as primeiras rodovias concedidas do Brasil iniciassem a operação dos sistemas *free flow*, notadamente nos Estados do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e na rodovia federal BR-101/RJ/SP, em que, por meio do estabelecimento de um ambiente regulatório experimental, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou a concessionária a instalar pórticos de cobrança eletrônica no lugar das praças de pedágio previstas no contrato de concessão.

As primeiras experiências nacionais permitiram identificar os desafios de ordem técnica, regulatória e operacional que precisam ser superados para a plena utilização desse sistema de arrecadação em todo o País. Nesse sentido, o principal risco a ser endereçado é o de inadimplência



dos usuários, que, para o caso da BR-101/RJ/SP, correspondia a aproximadamente 8% dos veículos em setembro de 2024¹.

Diante disso, a presente proposição tem o fito de alterar a lei federal que dispõe sobre os sistemas *free flow* e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para garantir maior efetividade à atuação do Poder Público na penalização dos usuários que não pagam as tarifas no prazo normatizado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), e das concessionárias na cobrança dos valores de pedágio não pagos. Com isso, espera-se contribuir para a redução dos valores de reequilíbrio devidos pelo poder concedente e para a melhora da sustentabilidade econômico-financeira desse modelo de arrecadação.

Além disso, no intuito de proporcionar maior justiça tarifária nos casos em que a instalação do sistema *free flow* não for viável ou economicamente vantajosa, propõe-se que a Lei nº 14.157, de 2021, passe a dispor sobre a obrigatoriedade de previsão de descontos tarifários a usuários frequentes (DUF), que dependem de deslocamentos curtos e regulares nas rodovias para terem acesso ao trabalho e às infraestruturas urbanas de saúde, educação e lazer. Entende-se que os valores dos descontos concedidos devem, inclusive, ser revistos periodicamente, com base nos dados reais de arrecadação e nas particularidades de cada comunidade impactada.

Outro aspecto a ser aperfeiçoado na legislação diz respeito aos requisitos mínimos para a operação dos pórticos de cobrança eletrônica nas rodovias. Ainda que a regulamentação caiba ao Poder Executivo federal, é necessário garantir que tal medida seja precedida da instalação de sinalização adequada e informações suficientes aos usuários sobre os prazos, condições e penalidades aplicáveis em caso de não pagamento. Além disso, é imperioso que as concessionárias disponibilizem diferentes modalidades de pagamento, garantindo aos usuários optar pelo meio que lhes for mais conveniente, sendo cabível o estabelecimento de tarifas diferenciadas que reflitam os custos e complexidades técnicas associados a cada alternativa.

¹ <https://agenciainfra.com/blog/com-menor-nivel-de-inadimplencia-apos-18-meses-de-testes-antt-comeca-a-discutir-regra-definitiva-para-free-flow/>



Outrossim, com vistas a facilitar a comunicação da concessionária com os usuários que não aderirem ao sistema eletrônico e a garantir maior eficiência à cobrança das tarifas não pagas, entende-se ser oportuno prever em lei a possibilidade de celebração de acordos entre as concessionárias e o órgão máximo executivo de trânsito do País, para acesso aos dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam).

Outro ponto de especial relevância a ser introduzido no ordenamento jurídico é a possibilidade de utilização dos valores arrecadados em multas por evasão de pedágio para a compensação das receitas perdidas pelo não pagamento das tarifas, modelo esse adotado por alguns entes subnacionais, como o Estado de São Paulo, nos editais de concessão rodoviária mais recentes. Além de constituir fonte de recursos relevante para financiar os riscos do sistema *free flow*, tal medida contribui para evitar que os custos associados às inadimplências sejam arcados pelos demais usuários que pagam a tarifa de pedágio no prazo.

Ainda, como forma de conferir maior efetividade às autuações decorrentes do inadimplemento de tarifas associadas à prestação de serviço público pelas concessionárias de rodovias no País, propõe-se o agravamento dos valores de multa aplicáveis aos veículos comerciais, cujo valor das tarifas é significativamente maior que aquele devido pelos veículos de passeio, além da vedação da expedição do licenciamento anual e da restituição do veículo, em caso de retenção pela autoridade de trânsito, para os proprietários que apresentarem débitos referentes a tarifas de pedágio não pagas.

Por fim, para endereçar o risco associado ao não pagamento de tarifas de pedágio por condutores estrangeiros que circulam temporariamente no território nacional, propomos a inserção, no CTB, da medida administrativa de retenção do veículo até a quitação das tarifas devidas.

Com as medidas propostas, entendo que esta Casa Legislativa estará contribuindo para trazer maior segurança jurídica e para impulsionar a adoção, nas rodovias brasileiras, dessa modalidade de cobrança que promove maior justiça tarifária, maior fluidez e menores prejuízos ao meio ambiente.



Certo de contar com o apoio dos nobres Colegas na aprovação dessa relevante matéria, subscrevo o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de abril de 2025.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

2025-1728

