

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI 1.505/2024

Dispõe sobre a concessão de construção e operação de faixas de pista exclusiva em áreas urbanas para motocicletas, caminhões e ônibus, e dá outras providências.

Autor: Deputado CLODOALDO MAGALHÃES

Relator: Deputado ELI BORGES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.505, de 2024, de autoria do Deputado Clodoaldo Magalhães, propõe autorizar a concessão, ao setor privado, da construção e operação de faixas de pista exclusiva em áreas urbanas destinadas a motocicletas, caminhões e ônibus.

Segundo o texto, as concessionárias seriam responsáveis pela construção, manutenção e operação das faixas, mediante processo de licitação, observadas as normas técnicas aplicáveis. O projeto ainda prevê a possibilidade de descontos no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), proporcionais ao valor pago a título de pedágio pelos usuários das vias exclusivas.

A justificativa apresentada pelo autor sustenta que a medida visa melhorar o fluxo do tráfego, promover a segurança viária e reduzir custos públicos com infraestrutura urbana, ao transferir para a iniciativa privada a execução e gestão das faixas exclusivas.

O projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Urbano, Viação e Transportes, Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).



A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.505, de 2024, de autoria do Deputado Clodoaldo Magalhães, pretende autorizar a concessão ao setor privado da construção e operação de faixas de pista exclusiva em áreas urbanas destinadas a motocicletas, caminhões e ônibus. A proposta busca, em síntese, envolver a iniciativa privada na criação de corredores exclusivos para determinados tipos de veículos, sob o argumento de que essa medida ampliaria a segurança viária e contribuiria para a fluidez do trânsito urbano.

Entretanto, apesar da boa intenção de enfrentar um problema real da mobilidade nas cidades brasileiras, a proposição apresenta fragilidades estruturais e graves consequências econômicas, especialmente para os próprios usuários do sistema de transporte. Na prática, ao transferir ao setor privado a responsabilidade pela construção, manutenção e operação das faixas exclusivas, o projeto cria um modelo de exploração que necessariamente recairá sobre a cobrança de tarifas — os chamados pedágios urbanos — como forma de remuneração das concessionárias.

Essa dinâmica, inevitável em qualquer concessão, acarreta a transferência integral dos custos do serviço para os cidadãos, resultando em uma nova forma de cobrança pela utilização de vias públicas, cuja manutenção é, em princípio, dever do poder público. Ainda que o texto preveja a possibilidade de concessão de descontos proporcionais no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), tal mecanismo é insuficiente para mitigar a onerosidade que a medida imporá à população.

Na prática, o desconto no IPVA não compensa a despesa direta e recorrente do pedágio urbano, e, mais do que isso, representa uma compensação de difícil execução, pois o IPVA é um tributo estadual e sua



gestão não se submete à competência da União. A operacionalização dessa compensação exigiria complexos ajustes fiscais entre entes federativos e concessionárias, criando um arranjo burocrático e economicamente desequilibrado, sem garantir efetivo benefício ao contribuinte.

É importante destacar que as concessionárias privadas, ao assumirem a construção e a operação das faixas exclusivas, buscarão naturalmente o retorno do capital investido, acrescido de margem de lucro. Assim, ainda que o projeto mencione incentivos fiscais, a consequência direta será a elevação do custo de deslocamento urbano, com o repasso do ônus financeiro aos usuários. Em outras palavras, o que se apresenta como solução para a mobilidade tende a transformar-se em um fator adicional de encarecimento do transporte, atingindo especialmente os grupos mais vulneráveis, que dependem do deslocamento diário para o trabalho e para o sustento de suas famílias.

A criação de pedágios urbanos representa, portanto, um retrocesso sob a ótica da justiça social e da política de mobilidade sustentável. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, estabelece como princípios fundamentais a inclusão social, a modicidade dos custos dos serviços de transporte público e o tratamento equitativo dos diferentes modos de transporte e dos usuários. Ao introduzir um custo adicional para o uso de determinadas vias, o projeto rompe com esses princípios, gerando um modelo excludente, em que a fluidez e a segurança do tráfego passam a ser privilégios daqueles que podem pagar.

Além disso, sob o ponto de vista federativo, a proposta invade competência dos municípios, aos quais a Constituição Federal (art. 30, incisos I e V) atribui a responsabilidade de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo e o ordenamento do trânsito. A autorização genérica para concessões privadas de faixas exclusivas em áreas urbanas, por meio de lei federal, ignora as diferenças regionais e as realidades econômicas de cada cidade, comprometendo a autonomia municipal e a coerência das políticas locais de mobilidade.

Outro aspecto preocupante reside na possibilidade de o projeto provocar efeitos inflacionários indiretos, já que o aumento do custo logístico urbano tende a refletir no preço final de produtos e serviços. O pedágio



urbano, ainda que restrito a faixas específicas, impactaria cadeias produtivas inteiras, sobretudo as de transporte de cargas e de entregas rápidas, que dependem da circulação constante de caminhões e motocicletas. O resultado seria um efeito cascata de repasses, penalizando toda a sociedade, inclusive aqueles que sequer fariam uso das vias concedidas.

Em um contexto em que o custo de vida nas cidades já é elevado, propor a criação de um novo encargo financeiro para o cidadão é medida que contraria o interesse público e agrava as desigualdades socioeconômicas. O papel do Estado deve ser o de assegurar infraestrutura urbana eficiente e acessível, e não o de transferir ao particular a responsabilidade por investimentos essenciais, permitindo que este recupere o capital à custa do usuário comum.

Por todas essas razões, o Projeto de Lei nº 1.505/2024 revela-se inadequado do ponto de vista econômico, social e federativo. Embora sua intenção de modernizar a infraestrutura viária seja legítima, a consequência prática seria a criação de pedágios urbanos disfarçados, com forte potencial de onerar o trabalhador, encarecer o transporte e ampliar as desigualdades no uso do espaço urbano. O resultado seria a transformação de um serviço público essencial — o direito de mobilidade — em um privilégio acessível apenas àqueles que podem arcar com o custo.

Diante desse quadro, impõe-se reconhecer que a proposta, em vez de solucionar o problema da mobilidade, cria uma nova barreira econômica e social, ferindo os princípios de modicidade tarifária, de equidade no uso do espaço urbano e de justiça social. Assim, por razões de mérito e de interesse público.

Diante do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.505, de 2024.

Sala das Sessões, em ____ de ____ de 2025.

Deputado ELI BORGES
PL/TO





Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255993609000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges



Apresentação: 10/10/2025 12:06:23.317 - CDU
PRL 1 CDU => PL 1505/2024

PRL n.1