



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO Nº DE 2026 (Do Sr. AUREO RIBEIRO)

Requer a realização de audiência pública para debater as regras e fiscalização dos limites de velocidade por radares móveis, bem como os sistemas de cobrança de pedágio de livre passagem, conhecidos como “free flow”.

Senhor Presidente,

Nos termos do Art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), requero a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, que seja aprovado o presente requerimento de Audiência Pública para debater as regras e fiscalização dos limites de velocidade por radares móveis, bem como os sistemas de cobrança de pedágio de livre passagem, conhecidos como “free flow”.

Para tanto, sugerimos a participação dos seguintes convidados:

- Sr. Fernando Oliveira, Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF);
- Representante da Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran;
- Representante do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Trânsito e Mobilidade Urbana, representando os municípios;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Representante do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes);
- Representante do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária);
- Representante da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias);
- Outras entidades interessadas.

JUSTIFICAÇÃO

O requerimento tem por objetivo debater as regras e fiscalização dos limites de velocidade por radares móveis, bem como os sistemas de cobrança de pedágio de livre passagem, conhecidos como “*free flow*”.

O radar móvel, ou “portátil”, termo oficial, é um instrumento manuseado diretamente por um agente de trânsito, que aponta o equipamento na direção dos veículos para medir a velocidade¹. Diferente dos radares fixos, que geralmente são instalados em estruturas visíveis, postes ou no asfalto, o portáteis só podem ser usados por agentes devidamente uniformizados e não pode haver obstrução da visibilidade do equipamento nem do operador^{2 3}.

A Resolução n. 798, de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)⁴ trouxe os requisitos técnicos mínimos para fiscalização de velocidade. Sobre o radar portátil, este pode ser utilizado em rodovias, avenidas e áreas urbanas de grande fluxo, com regras de velocidade variável,

¹JUSBRASIL. Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/radar-de-velocidade-escondido-e-ilegal-como-voce-pode-se-defender/5572878519> Acessado em 10/3/2026

²VRUM. Disponível em <https://www.vrum.com.br/aceleradas/2025/04/7108388-radar-movel-na-estrada-tem-truque-ilegal-que-te-pegas-desprevenido.html> Acessado em 10/3/2026

³JUSBRASIL. Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/radar-de-velocidade-escondido-e-ilegal-como-voce-pode-se-defender/5572878519> Acessado em 10/3/2026

⁴GOVERNO FEDERAL. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao798-2020.pdf> Acessado em 10/3/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

caso seja uma via urbana ou rural. E a concessionária ou o órgão público responsável pelo trecho tem que fazer um planejamento operacional com potencial de acidentes, histórico de ocorrências e de excessos de velocidade. E a lista de trechos liberados para fiscalização deve estar publicada na internet⁵.

A legislação também aponta como, fundamental, a sinalização prévia para que o radar seja instalado em determinado local, a fim de informar motoristas sobre o controle de velocidade na região. Bem como proíbe que medidores de velocidade sejam instalados em locais pouco visíveis, como atrás de árvores, marquises, passarelas, postes de energia elétrica ou qualquer estrutura que os deixe “camuflados”. No caso dos radares móveis, só podem ser usados por agentes devidamente uniformizados, em ações ostensivas⁶. A intenção, sempre, é tornar a fiscalização um instrumento educativo e preventivo, não punitivo e arrecadatário.

Ainda assim, situações irregulares são identificadas. Em Joinville, Santa Catarina, por exemplo, um radar estava posicionado atrás de um poste de energia elétrica, de difícil visualização para o motorista⁷. Além de ser comum a ausência de placas de regulamentação R-19, fundamentais para informar aos motoristas o limite de velocidade regulamentado para aquele trecho da via⁸, e histórias de agentes, policiais ou outros fiscais tentando burlar o sistema, como o flagrante de policial escondido atrás de uma árvore, com o radar portátil⁹.

Relevante discutir a eficácia dos equipamentos portáteis e móveis como instrumentos de controle de velocidade. É necessário que sejam

⁵AUTOESPORTE. Disponível em <https://autoesporte.globo.com/servicos/noticia/2025/05/radar-movel-permitido-brasil.ghtml> Acessado em 10/3/2026

⁶VRUM. Disponível em <https://www.vrum.com.br/aceleradas/2025/04/7108388-radar-movel-na-estrada-tem-truque-ilegal-que-te-pega-desprevenido.html> Acessado em 10/3/2026

⁷JUSBRASIL. Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/radar-de-velocidade-escondido-e-ilegal-como-voce-pode-se-defender/5572878519> Acessado em 10/3/2026

⁸JUSBRASIL. Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/radar-de-velocidade-escondido-e-ilegal-como-voce-pode-se-defender/5572878519> Acessado em 10/3/2026

⁹VRUM. Disponível em <https://www.vrum.com.br/aceleradas/2025/04/7108388-radar-movel-na-estrada-tem-truque-ilegal-que-te-pega-desprevenido.html> Acessado em 10/3/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

analisados os critérios de transparência, a sinalização obrigatória e a correlação entre os locais de operação e os índices de acidentalidade. O objetivo é garantir que a fiscalização eletrônica atenda aos princípios da administração pública e às diretrizes da legislação, priorizando a função educativa do monitoramento viário.

A padronização técnica dos equipamentos também é um ponto central para a segurança jurídica do condutor. É necessário debater a obrigatoriedade de estudos que comprovem a necessidade do radar em trechos específicos, correlacionando a fiscalização eletrônica aos índices reais de acidentes. A transparência na gestão desses dados permite que o controle de velocidade seja percebido como uma medida de proteção à vida e não como uma ferramenta de arrecadação arbitrária, fortalecendo a confiança do cidadão nas políticas de trânsito.

Sobre o pedágio Free Flow, trata-se de um sistema de cobrança de pedágio que funciona sem a necessidade de cabines e barreiras físicas, o motorista não precisa parar o veículo para realizar o pagamento. Daí o nome "free flow", que significa "fluxo livre". O sistema é utilizado em mais de 20 países ao redor do mundo, como Estados Unidos e China. Na América Latina, o Chile e o Brasil são os únicos países que o utilizam de forma oficial¹⁰.

Desde 2021, o Código de Trânsito Brasileiro autorizou a implantação e operação do sistema em rodovias. Ele começou a ser testado em março de 2023 e, atualmente, está em operação em diversas estradas e trechos, entre essas a Rodovia Rio-Santos, sob os cuidados da Concessionária CCR RioSP.

Em 2024, o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ) abriu inquérito para investigar possíveis falhas na cobrança do sistema "Free Flow" na Rio-Santos, o mecanismo de cobrança automática de pedágio

¹⁰PORTO SEGURO. Disponível em <https://blog.portoseguro.com.br/entenda-como-funciona-o-pedagio-free-flow> Acessado em 10/3/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

implantado pelo grupo CCR RioSP. A identificação do veículo é feita através de tag ou placa, evitando que o motorista pare em uma praça de pedágio. Motoristas reclamaram na ouvidoria do MPRJ que uma falha no sistema de cobrança virtual estaria gerando multas indevidas por suposta evasão, e a concessionária foi multada em quase R\$ 80 mil por falta de informações¹¹.

Esse modelo de cobrança eliminou as cabines físicas, mas criou um novo desafio, a cobrança acontece depois e o risco de erro, atraso ou golpe aumentou¹².

Surgiram páginas falsas que imitam as páginas oficiais das concessionárias, com anúncios patrocinados em buscadores, por exemplo, ou são enviadas por SMS e mensagens. Além disso, no *free flow*, a concessionária responsável identifica a placa do veículo por meio de câmeras e sensores instalados em pórticos ao longo da rodovia e o registro é feito sem que o motorista perceba. Com a tag, a cobrança é no cartão de crédito, sem ela, o motorista precisa acessar o site ou aplicativo da concessionária responsável pela estrada e quitar o valor dentro do prazo estabelecido. E não existe um sistema unificado que mostra todos os pedágios que precisam ser pagos¹³.

Em março de 2026, a dificuldade na homologação da tecnologia e na implantação do sistema levou o Governo a cogitar a suspensão de 3 milhões de multas por não pagamento do pedágio.

O Ministério dos Transportes planeja suspender multas e pontos na CNH de quem não realizou o pagamento do pedágio posteriormente¹⁴. A

¹¹G1. Disponível em <https://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2024/06/20/free-flow-ccr-riosp-e-multada-em-quase-r-80-mil-por-falta-de-informacoes-aos-motoristas.ghtml> Acessado em 2/3/2026

¹²VRUM. Disponível em <https://www.vrum.com.br/colunistas/portal-vrum/2026/03/7369898-pedagio-free-flow-como-pagar-evitar-golpes-e-nao-levar-multa.html> Acessado em 10/3/2026

¹³VRUM. Disponível em <https://www.vrum.com.br/colunistas/portal-vrum/2026/03/7369898-pedagio-free-flow-como-pagar-evitar-golpes-e-nao-levar-multa.html> Acessado em 10/3/2026

¹⁴SEU DINHEIRO. Disponível em <https://www.seudinheiro.com/2026/financas-pessoais/problemas-no-free-flow-levam-governo-a-cogitar-suspender-3-milhoes-de-multas-por-nao-pagamento-do-pedagio-eletronico-mlim/> Acessado em 11/3/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

decisão ocorre pelo reconhecimento de falhas estruturais na implementação da tecnologia. Há atraso do próprio Governo em homologar os pórticos e outros instrumentos necessários para a integração dos sistemas em uma base nacional única, e dificuldade do usuário em entender como pagar, uma vez que cada concessionária utiliza seu próprio sistema.

A eliminação de barreiras físicas impacta a fluidez do tráfego e os custos logísticos, mas demanda uma estrutura regulatória clara sobre a identificação de veículos e o combate à evasão. A discussão é necessária para assegurar que os usuários tenham acesso a métodos de pagamento diversificados e que a tarifação seja aplicada de forma tecnicamente viável.

O debate deve focar na prevenção de falhas operacionais que possam gerar sanções administrativas indevidas aos condutores que ainda não utilizam sistemas de pagamento automático. Além de avançar sobre a interoperabilidade dos sistemas de leitura e a facilitação do pagamento para usuários que não utilizam as tags. A regulamentação precisa equilibrar a eficiência na arrecadação das concessionárias com o direito do usuário de acessar meios de pagamento simplificados.

Diante da relevância do tema, a audiência se faz necessária para esclarecer as diferentes vertentes que envolvem o assunto. Assim, pedimos o apoio dos pares para a aprovação.

Sala da Comissão, de de 2026

**Deputado Federal AUREO RIBEIRO
Solidariedade/RJ**

