



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 533, DE 2026** **(Da Sra. Duda Salabert)**

Dispõe sobre diretrizes nacionais de proteção dos usuários de rodovias concedidas e estabelece normas mínimas para a cobrança de pedágio.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
DEFESA DO CONSUMIDOR;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

**PROJETO DE LEI Nº , de 2026**

(Da Sra. DUDA SALABERT)

Dispõe sobre diretrizes nacionais de proteção dos usuários de rodovias concedidas e estabelece normas mínimas para a cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes nacionais mínimas aplicáveis à cobrança de pedágio em rodovias concedidas, inclusive quando adotado o sistema de pedágio eletrônico em fluxo livre (*free flow*), com vistas a assegurar os direitos dos usuários, a transparência e a proporcionalidade territorial da cobrança.

Parágrafo único. As diretrizes previstas nesta Lei aplicam-se às rodovias federais concedidas ou delegadas à iniciativa privada, sem prejuízo das competências regulatórias da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN.

**CAPÍTULO I****DA GARANTIA DE MEIOS DE PAGAMENTO ACESSÍVEIS**

Art. 2º Nos trechos rodoviários operados sob o sistema de pedágio eletrônico em fluxo livre (*free flow*), deverá ser assegurado:

I – no mínimo, um quichê físico de cobrança com garantia de múltiplos meios de pagamento da tarifa de pedágio, incluindo cartões de débito, crédito ou PIX, com ampla liberdade de escolha ao usuário;

II – portal eletrônico unificado para a quitação das tarifas ou, alternativamente, o envio da cobrança por correspondência física, em prazo razoável após a passagem pelo trecho tarifado.



Parágrafo único. Fica suspensa a emissão de multas relacionadas à inadimplência do pagamento de pedágio em sistema de fluxo livre até que estejam implantadas as obrigações previstas no *caput*.

Art. 3º O portal eletrônico unificado previsto no art. 2º deverá permitir, no mínimo:

I – a consulta centralizada das passagens realizadas em diferentes rodovias e concessionárias;

II – a identificação clara dos valores devidos, datas e trechos percorridos;

Parágrafo único. Na hipótese de envio da cobrança por correspondência física, deverá constar, de forma clara e acessível:

I – a identificação do veículo e do trecho tarifado;

II – o valor da tarifa devida e o prazo para pagamento;

III – os meios disponíveis para quitação;

IV – a informação expressa de que o não pagamento no prazo poderá ensejar as penalidades previstas na legislação de trânsito.

Art. 4º O art. 209-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º a 2º:

“Art. 209-A. (...)

§ 1º O não pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de cobrança eletrônica em fluxo livre (*free flow*) não se equipara à infração de evasão de pedágio, prevista neste Código, vedada a aplicação automática das penalidades a ela correspondentes.

§ 2º A caracterização da infração administrativa por inadimplemento no sistema de pedágio eletrônico em fluxo livre dependerá obrigatoriamente de prévia notificação do proprietário ou condutor do veículo, assegurada oportunidade razoável para regularização do pagamento.”

## CAPÍTULO II DA PROTEÇÃO AO TRÁFEGO LOCAL

Art. 5º É obrigatória a adoção de mecanismos de gratuidade total ou parcial, ou de desconto tarifário, para usuários que residam em áreas diretamente impactadas pela cobrança de pedágio e necessitem realizar deslocamentos frequentes e cotidianos.



§ 1º A caracterização de residente local ou usuário cativo considerará, entre outros critérios:

I – domicílio no entorno da rodovia ou do pórtico de cobrança;

II – deslocamento habitual para fins de trabalho, estudo ou acesso a serviços públicos essenciais.

§ 2º Os critérios territoriais, os limites e as condições de fruição da gratuidade ou do desconto serão definidos em regulamento pela ANTT.

§ 3º É vedada a fixação de critérios desproporcionais ou arbitrários que inviabilizem, na prática, o exercício do direito previsto neste artigo.

Art. 6º O usuário que houver efetuado pagamento de tarifa de pedágio em determinada praça ou pórtico de cobrança terá direito à travessia gratuita no mesmo local, em sentido oposto, no prazo de até trinta minutos contados da primeira passagem.

§ 1º O direito previsto no *caput* independe de justificativa do usuário, sendo vedada a exigência de comprovação do motivo do retorno.

§ 2º A gratuidade será reconhecida automaticamente pelo sistema de cobrança eletrônica ou mediante apresentação do comprovante de pagamento, nos sistemas com cobrança física.

### CAPÍTULO III

#### DA INCLUSÃO DIGITAL E DO ACESSO AO DISPOSITIVO ELETRÔNICO

Art. 7º As concessionárias que operem sistemas de pedágio eletrônico em fluxo livre deverão disponibilizar gratuitamente dispositivo eletrônico de identificação veicular (tag) a segmentos da população definidos em regulamento.

§ 1º Terão prioridade na disponibilização gratuita, no mínimo:

I – usuários inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico);

II – residentes em áreas diretamente impactadas pela cobrança;

III – trabalhadores que comprovem deslocamento cotidiano no trecho tarifado.

§ 2º A gratuidade compreenderá a entrega, ativação e manutenção básica do dispositivo, vedada a cobrança de mensalidades obrigatórias.



## CAPÍTULO IV

### DA TRANSPARÊNCIA E DA INFORMAÇÃO AO USUÁRIO

Art. 8º As concessionárias deverão assegurar ampla e clara informação aos usuários sobre:

- I – o funcionamento do sistema de cobrança;
- II – os meios e prazos para pagamento;
- III – os direitos à gratuidade, descontos e acesso à tag gratuita;
- IV – os canais de atendimento presencial e remoto.

Parágrafo único. A informação deverá ser disponibilizada em linguagem simples, por meios físicos e digitais, conforme padrões definidos pela ANTT e pela SENATRAN.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º A regulamentação desta lei definirá prazos e mecanismos de transição, de modo a assegurar previsibilidade regulatória e proteção ao interesse público.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta dias) a partir de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A modernização do sistema de cobrança de pedágio no Brasil, especialmente com a introdução do modelo de pedágio eletrônico em fluxo livre (*free flow*), representa avanço relevante em termos de eficiência operacional e fluidez do tráfego. Contudo, a experiência recente de sua implantação tem evidenciado lacunas normativas significativas, que afetam diretamente os direitos dos usuários e a legitimidade social do modelo.

Atualmente, inexistente uma lei federal específica que estabeleça diretrizes nacionais mínimas voltadas à proteção do usuário do pedágio eletrônico. A regulamentação vigente encontra-se fragmentada em normas infralegais e contratos



de concessão, o que resulta em assimetria de direitos, insegurança jurídica e elevado grau de judicialização.

Entre os principais problemas observados destacam-se: a ausência de alternativas presenciais de pagamento para populações em situação de exclusão digital; a inexistência de regras nacionais de proteção ao tráfego local, especialmente para moradores que dependem da rodovia para deslocamentos cotidianos; a falta de mecanismos claros de inclusão social, como a disponibilização gratuita de dispositivos eletrônicos; e deficiências na transparência e na informação ao usuário.

O presente Projeto de Lei não se propõe a inviabilizar o sistema *free flow*, tampouco a interferir indevidamente na autonomia regulatória ou nos contratos de concessão. Ao contrário, busca estabelecer diretrizes gerais, respeitando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e prevendo cláusula expressa de transição, de modo a garantir previsibilidade e segurança jurídica.

Ao fortalecer os direitos dos usuários, promover a justiça territorial e ampliar a inclusão social, a proposta contribui para a sustentabilidade institucional do modelo de pedágio eletrônico, reduz conflitos, aprimora a governança regulatória e reforça o princípio constitucional do direito de ir e vir.

Diante do exposto, entende-se que a aprovação da presente proposição é medida necessária, oportuna e compatível com o interesse público.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2026.

Deputada DUDA SALABERT





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

**FIM DO DOCUMENTO**