

Evasão de pedágio: Mato Grosso adota modelo inovador para dar segurança ao free flow

Isadora Chansky Cohen

Caio Felipe Caminha de Albuquerque

O uso do sistema de cobrança de pedágio sem barreiras (*free flow*) veio para ficar no Brasil. A tecnologia vem sendo adotada como regra na estruturação dos novos projetos e também vem sendo estudada para a substituição de praças físicas em projetos existentes.

Com o *free flow*, as rodovias passam a ter uma maior fluidez, mais segurança e menos emissões de carbono decorrentes das frenagens dos veículos. A sistemática permite a pronta identificação de veículos e uma automatização da cobrança dos valores devidos, o que facilita a operação das concessionárias e as vidas dos usuários.

Mesmo com todas as suas vantagens, o início da implantação do *free flow* no país trouxe algumas inseguranças em relação à inadimplência dos usuários na nova lógica. Foi nesse contexto que a Lei nº 14.157/2021 alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para prever uma nova infração grave: a de evasão da cobrança de pedágios ou a ausência de pagamento.

Com a alteração, também foi incluído um parágrafo no art. 320 do CTB para prever expressamente a possibilidade de destinação dos valores arrecadados com a multa por inadimplemento e evasão de pedágio para recompor as perdas de receita da concessionária.

Pensando na sustentabilidade das concessões rodoviárias, o Estado de Mato Grosso adotou um modelo inovador nos contratos de sua 5ª geração de concessões. Além de prever diversas regras para facilitar a adaptação dos usuários à nova sistemática, como um plano de comunicação prévio e meios de pagamento além do uso de TAG, os contratos também estabelecem um sistema com as seguintes contas vinculadas:

- Conta Centralizadora: Recebe integralmente as receitas tarifárias, funcionando como ponto inicial da gestão financeira.
- Conta de Retenção: Responsável por armazenar parte dos valores destinados a cobrir riscos contratuais e demais obrigações de longo prazo.

- Conta de Ajuste: Voltada à acomodação de diferenças financeiras em processos de reequilíbrio econômico.

- Conta Multa: Dedicada a centralizar os valores arrecadados por multas aplicadas com base no art. 209-A do CTB no âmbito da concessão.

No contexto da gestão do risco de inadimplência do pedágio, ganha destaque a Conta Multa. Em resumo, essa conta centraliza os recursos provenientes das multas de trânsito aplicadas àqueles usuários que deixam de pagar a tarifa.

O Poder Concedente é o titular da conta vinculada. Essa conta é administrada por um agente fiduciário, mandatado para seguir o comando de verter os recursos para a Concessionária, quando for o caso. A principal intenção – e por isso que é uma garantia tão efetiva – é assegurar a recomposição automática da receita da concessionária diante da inadimplência dos usuários.

Em Mato Grosso a estrutura de garantias fica ainda mais sólida. É que a Lei Estadual nº 12.774/2024 autorizou o Poder Executivo a abrir Contas Especiais com a finalidade exclusiva de arrecadar, gerir e destinar, nos termos da lei, recursos arrecadados com base no art. 209-A do CTB.

Serão abertas contas individualizadas para cada uma das concessões (serão 6 nessa primeira Rodada), de modo a segregar os recursos relacionados à realidade de cada Lote. Assim, os valores decorrentes das multas aplicadas em cada trecho concedido serão destinados a uma conta multa específica para posterior recomposição de receitas. A ideia é que esse formato evite uma competição por recursos entre concessionárias que poderia existir no caso de ser adotado um fundo único.

Outra medida importante foi a de assegurar, desde o início do projeto, que a Conta Multa nascesse com recursos disponíveis. Caso houvesse a necessidade de recomposição da receita, isso estaria disponível desde o início da operação. Aí o remédio foi vincular parte das receitas aportadas pelas próprias concessionárias nas contas vinculadas¹. Isso garante, inclusive, que o recurso disponibilizado pelo privado será utilizado em favor do próprio projeto e, claro, para o fortalecimento do setor rodoviário de Mato Grosso.

Os contratos também trouxeram uma inovação para evitar a ausência de destinação de recursos caso a conta seja superavitária. Assim, deve-se observar o prazo de um ano para a destinação da multa arrecadada e, ultrapassado esse período, os valores remanescentes poderão ser redirecionados dentro da própria

¹ O contrato prevê que a conta será abastecida com 20% do montante recebido pela Conta de Aporte e 20% da segunda parcela devida a título de recursos vinculados adicionais.

concessão a outras finalidades previstas no art. 320 do CTB, que incluem sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo e educação de trânsito.

Se o *free flow* veio para ficar – e que notícia boa para a população -, nada mais justo do que os Estados apoiarem o fortalecimento dessa nova realidade, trabalhando e assumindo riscos importantes para seu desenvolvimento. A Conta Multa é um instrumento estratégico para a manutenção do equilíbrio contratual e a promoção de um sistema rodoviário eficiente e sustentável.