



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei n° 44/2026

Processo Número: **1540/2026** | Data do Protocolo: 03/02/2026 19:03:32



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200350033003700370038003A004300, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei

Institui o Programa Pedágio Noturno, estabelecendo diretrizes para concessão de benefícios tarifários noturnos em praças de pedágio de rodovias estaduais situadas próximas à região metropolitana de São Paulo, com vistas à redução do tráfego nos horários de pico, e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a instituir o Programa Pedágio Noturno, política de incentivo à fluidez de tráfego e modicidade tarifária noturna nas rodovias estaduais situadas próximas à região metropolitana de São Paulo.

Parágrafo único - O Programa Pedágio Noturno será aplicado, pelo menos, no primeiro ponto de cobrança de pedágio das rodovias estaduais, sem prejuízo da sua extensão a outros pontos da rodovia, nos termos do regulamento.

Artigo 2º - Os veículos que utilizarem as rodovias referidas no Artigo 1º poderão fazer jus a benefício tarifário noturno, compreendendo isenção total ou descontos nas praças de pedágio, nos termos a serem definidos pelo Poder Executivo.

Artigo 3º - O benefício previsto neste artigo aplica-se exclusivamente nos dias úteis, preferencialmente no período compreendido entre 21h00 e 5h30.

Artigo 4º - Compete à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) a realização dos estudos técnicos para a definição dos percentuais de desconto e a fiscalização do cumprimento desta norma.

Artigo 5º - Para fins de preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes, o Poder Executivo fica autorizado a proceder os respectivos ajustes contratuais, priorizando a compensação por meio da extensão do prazo de concessão ou outros mecanismos previstos na legislação aplicável.

Artigo 6º - Ato do Poder Executivo poderá regulamentar o disposto nesta lei.

Artigo 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei propõe um incentivo prático à mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo, ao estabelecer a isenção ou redução de pedágio no período noturno, entre 21h e 5h30, em praças de pedágio de rodovias estaduais situadas próximas à região metropolitana de São Paulo. A medida busca enfrentar a saturação do tráfego nos horários de pico, oferecendo uma alternativa real para o setor logístico e para os trabalhadores, ao estimular o deslocamento de parte do fluxo de veículos para horários em que as rodovias estão menos congestionadas.

Além disso, vale destacar o impacto positivo que este projeto traz para a logística de caminhões, setor essencial para a economia paulista. Ao reduzir ou zerar o pedágio à noite, as empresas são estimuladas a mudar seus horários de entrega, tirando os veículos pesados das rodovias nos momentos de maior congestionamento. Essa mudança gera um benefício para toda a sociedade: com menos caminhões na pista durante o dia, o trânsito flui melhor para carros e ônibus. Na prática, isso faz o trabalhador ganhar





tempo no deslocamento, ajuda a economizar combustível e aumenta a segurança nas estradas, evitando o risco de misturar veículos de grande porte e automóveis nos horários de pico

A proposta também produz efeitos relevantes ao beneficiar diretamente os feirantes e pequenos comerciantes que dependem do transporte noturno para o abastecimento de feiras livres e mercados populares. Ao reduzir o custo do deslocamento nas madrugadas, o projeto contribui para diminuir despesas operacionais, preservar a competitividade desses trabalhadores e garantir que alimentos cheguem mais cedo, com menor custo e maior qualidade ao consumidor final.

A eficácia desta proposta encontra respaldo em experiências internacionais consolidadas, onde a diferenciação tarifária horária é utilizada com sucesso para a gestão de demanda viária. Um dos casos de maior sucesso ocorre na conexão entre os estados de Nova York e Nova Jersey, nos Estados Unidos, onde a autoridade portuária local implementou o programa E-ZPass Off-Peak & Overnight Discount [1]. Aplicado em infraestruturas críticas como a George Washington Bridge, o programa utiliza uma tabela tarifária fixa onde veículos que circulam na madrugada pagam valores consideravelmente inferiores aos praticados nos horários de pico, com o objetivo jurídico e técnico de promover o "achatamento da curva" de demanda e evitar o colapso viário nos horários comerciais.

Paralelamente, destaca-se o modelo de Israel, que opera com sucesso desde 2011 o sistema Fast Lane na Highway 1 (Jerusalém–Tel Aviv) [2]. Dados oficiais do projeto demonstram que a implementação de tarifas dinâmicas e incentivos de fluxo foi capaz de remover cerca de 8.000 veículos por dia da rodovia principal, reduzindo o tempo de viagem de 18 para apenas 8 minutos nos trechos mais críticos [3]. O sucesso do modelo israelense mostrou-se tão eficiente que, em 2019, o governo de Israel iniciou a expansão da rede de "faixas rápidas" para outras rodovias vitais, como a Highway 2 e a Highway 20.

Somado a esses exemplos, o Japão oferece um modelo de referência consolidado através das concessionárias do grupo NEXCO (Nippon Expressway Company), que operam o programa Late Night Discount. No sistema japonês, veículos que utilizam as rodovias expressas de Tóquio e demais regiões metropolitanas entre 00h00 e 04h00 recebem um desconto automático de 30% na tarifa [4]. Esta política foi desenhada especificamente para incentivar o setor de transporte de cargas e logística a priorizar o deslocamento noturno, resultando em uma significativa redução de gargalos nas vias urbanas durante o horário comercial e otimizando a eficiência da malha rodoviária nacional através da tecnologia de cobrança eletrônica (ETC).

Do ponto de vista jurídico, a proposta está amparada no artigo 25, §1º, da Constituição Federal, que reconhece a competência dos Estados para legislar sobre matérias de interesse local e complementar a legislação federal. No caso das rodovias estaduais concedidas, isso inclui a definição de diretrizes de política tarifária voltadas ao interesse coletivo e à melhoria da fluidez do tráfego, sempre com respeito aos contratos em vigor, ao equilíbrio econômico-financeiro e à segurança jurídica.

A iniciativa também encontra respaldo na Lei Federal nº 8.987/1995, que regula as concessões de serviços públicos. De acordo com os artigos 9º e 23, inciso IV, as tarifas e seus critérios de revisão fazem parte da própria estrutura dos contratos de concessão, sendo possíveis ajustes quando acompanhados dos mecanismos adequados de compensação. Dessa forma, a concessão de benefício tarifário em um horário específico, restrito aos dias úteis, como a isenção ou desconto noturno previstos neste projeto, não caracteriza quebra contratual.

Ciente desse cenário, o projeto reconhece que os contratos de concessão devem ser preservados e estabelece o reequilíbrio econômico-financeiro como condição para a implementação da medida. A isenção ou o desconto noturno gera uma redução pontual de receita, que deverá ser compensada para garantir a continuidade dos investimentos em segurança viária, manutenção e qualidade dos serviços.

A principal solução proposta para essa compensação é a extensão do prazo de concessão, ou a adoção de outros mecanismos legalmente previstos. Essa alternativa permite que o benefício ao usuário seja concedido sem aumento do valor do pedágio nos demais horários e sem impacto imediato aos cofres públicos, assegurando a remuneração da concessionária ao longo do tempo.

Com isso, o projeto contribui para modernizar a gestão das rodovias paulistas e promove uma política





tarifária mais justa, incentivando o uso consciente da infraestrutura viária, sempre com respeito ao ordenamento jurídico, aos contratos firmados e à atuação técnica da agência reguladora.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Referências:

[1] PORT AUTHORITY OF NEW YORK AND NEW JERSEY. E-ZPass Toll Rates and Discount Plans. Disponível em: <https://www.panynj.gov/bridges-tunnels/en/e-zpass.html> . Acesso em: 28 jan. 2026.

[2] ISRAEL. Ministry of Finance. Project Fast Lane (Highway 1). Disponível em: <https://www.gov.il/en/pages/project-fast-lane> . Acesso em: 28 jan. 2026.

[3] GLOBAL INFRASTRUCTURE HUB (GI Hub). Dynamic tolling to incentivise carpooling and minimize congestion: The Tel Aviv Fast Lane. Disponível em: [Dynamic tolling to incentivise carpooling and minimize congestion](#) . Acesso em: 28 jan. 2026.

[4] EAST NIPPON EXPRESSWAY COMPANY (NEXCO). Toll Discounts: Late Night Discount. Tóquio: NEXCO, 2026. Disponível em: [Descontos para Noites Altas | Descontos ETC | Informações sobre Descontos em Pedágio | ETC & Informações sobre Descontos | Pedágios e Tráfego | Companhia Central da Rodovia Expressa de Nippon](#) . Acesso em: 28 jan. 2026.

Lucas Bove - PL



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 320037003600300039003A005000

Assinado eletronicamente por **Lucas Bove** em **03/02/2026 18:53**

Checksum: **0BBE283F42324D0E4003B3E47D9E40D3DA4F1ECF0C9DC3B19CD17B762E1107F0**

