A CONCESSÃO DO PEDÁGIO NAS ESTRADAS DO PARANÁ A PARTIR DE 2022 E A SUA REGULAMENTAÇÃO

Marcia Andrea Gregol[1] (Centro Universitário UniSecal)
Prof.ª Orientadora Ma. Vanessa Calixto Cavalari[2] (Centro Universitário UniSecal)

Resumo: Este artigo analisa a reestruturação e a nova condição da concessão do pedágio nas estradas do Paraná a partir de 2022 e a sua regulamentação, após o período de inativação dos pedágios por mais de dois anos tendo como partida a questão de quais as consequências sociais e econômicas da cobrança de pedágio para os que dependem de rodovias concedidas, e como isso afeta a sociedade e o desenvolvimento econômico? Neste sentido, no Paraná, as concessões rodoviárias são divididas em lotes, cada um administrado por diferentes concessionárias. O processo licitatório de 2022 foi realizado por meio de leilão, promovido pela ANTT (Agência Nacional de Trasportes Terrestres), onde o critério de seleção foi o maior lance oferecido. A cobrança de pedágio é regulamentada pela ANTT e visa a melhoria da infraestrutura rodoviária como a implantação da nova modelagem de cobrança de pedágio, *Free-Flow*. Para tal pesquisa, utilizou-se a metodologia bibliográfica e quantitativa, utilizando autores significativos ao tema, como Meireles Havy Lopes, assim como instituições governamentais como ANTT, Secretaria de Infraestura e logística, sendo esses, dados oficias. Tendo como objeto da pesquisa um modelo promissor, modernizando e melhorando o sistema rodoviário, tecnologicamente, financeiramente e socialmente.
Palavras-chave: Concessão. Pedágio. Estradas. Paraná. Licitação

THE GRANTING OF TOLLS ON PARANÁ ROADS FROM 2022 AND ITS REGULATION

Abstract: This article analyzes and verifies the restructuring and new conditions of the toll concession on Paraná highways starting in 2022 and its regulation, after the period of inactivation of tolls for more than two years, starting with the question of what are the social and economic consequences of toll collection for those who depend on concessioned highways, and how does this affect society and economic development? In this sense, in Paraná, highway concessions are divided into lots, each managed by different concessionaires. The 2022 bidding process was carried out through an auction, promoted by ANTT (National Land Transportation Agency), where the selection criterion was the highest bid offered. Toll collection is regulated by ANTT and aims to improve road infrastructure such as the implementation of the new toll collection model, Free-Flow. For this research, bibliographic and quantitative methodology was used, using significant authors on the subject, such as Meireles Havy Lopes, as well as government institutions such as ANTT, Secretariat of Infrastructure and Logistics, these being official data. Having as the object of the research a promising model, modernizing and improving the road system, technologically, financially and socially.
Keywords: Concession. Toll. Highways. Paraná. Bidding.

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo central verificar o processo de concessão do pedágio nas estradas do Paraná a partir de 2022 e sua regulamentação, analisando as mudanças

[1] Acadêmica Marcia Andrea Gregol do 9º período do Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário Santa Amélia – e-mail: marciagregol@outlook.com
[2] Professora Orientadora Ma.Vanessa Calixto Cavalari. Docente do Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário Santa Amélia – e-mail: vccalixto@gmail.com

implementadas e seus impactos no sistema rodoviário do estado. A concessão de pedágios é um instrumento fundamental da Administração Pública para garantir a manutenção, ampliação e melhoria da infraestrutura viária, assegurando maior eficiência e segurança aos usuários. No entanto, esse mecanismo exige uma regulamentação precisa, alinhada aos princípios constitucionais e legais, de modo a equilibrar os interesses do poder público, das concessionárias e da sociedade.

A pesquisa será desenvolvida por meio de uma abordagem qualitativa, utilizando-se de pesquisa bibliográfica e documental, com base em doutrinas jurídicas, legislações pertinentes (como a Lei nº 8.987/1995 – Lei de Concessões, a presente lei tem como vetor o estabelecimento de normas no qual visa estabelecer padrões para garantir uma execução adequada a serviços públicos com instituições privadas) e relatórios técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Agência Reguladora do Paraná. Além disso, serão examinados dados oficiais e notícias recentes que retratem os efeitos práticos da nova política de concessões no estado.

Nesse sentido, os critérios adotados para seu reajuste e sua compatibilidade com as demandas sociais e econômicas; e, por fim, investigar as alterações nas condições das estradas paranaenses após a implementação do novo modelo de concessão, avaliando se as melhorias prometidas foram efetivamente concretizadas.

A estrutura do trabalho está organizada em três partes principais: inicialmente, será abordado o conceito jurídico de concessão de serviços públicos, com ênfase no marco regulatório brasileiro; em seguida, será analisado o cenário das concessões de pedágio no Paraná pós-2022, incluindo a revisão tarifária e as obrigações contratuais das concessionárias; por fim, serão discutidos os resultados obtidos com a nova gestão, confrontando as expectativas iniciais com a realidade observada.

Diante disso, busca-se contribuir para o debate sobre a concessões rodoviárias, avaliando se o modelo adotado no Paraná tem cumprido seu papel de modernizar a malha viária, garantir transparência e oferecer um serviço de qualidade à população, em conformidade com o Princípio da Eficiência (EC nº 19/1998). As considerações finais sintetizarão as informações obtidas, apontando possíveis avanços e desafios ainda existentes nesse processo.

2 A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PELA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O serviço público caracterizado pela saúde, a assistência social, a limpeza urbana, educação, entre outros, dependendo de arrecadação, de cada ente federado, para que seja prestada

a população. A competência para a efetivação de cada serviço, depende da previsão legal, determinada pela Constituição Federal Brasileira de 1988 (CF/88).

Assim, o serviço público é exercido em uma relação entre o Estado e a coletividade prestando os atendimentos que atendam às necessidades essenciais a sociedade, podendo ser praticado de forma direta pela administração ou indireta por seus delegados, sendo os entes delegados, entidades administrativas que recebem a autoridade por meio de contratos, leis ou atos administrativos, ou autarquias e as fundações; de acordo com o art. 175 da CF/88: "[...] que incumbe ao poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos".

Este dispositivo legal visa garantir que a prestação de serviços públicos seja realizada de forma eficiente e transparente, assegurando que os serviços essenciais sejam disponibilizados à população de maneira adequada e contínua.

Neste sentido, a Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, ressalta que serviço público é "toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público." (1992, p.90). Deixando assim, uma maneira eficaz de conduzir assuntos internos do âmbito administrativo.

A definição apresentada pela referida autora, mostra em a essência do serviço público como uma ferramenta fundamental para a promoção do bem-estar coletivo. Ao reconhecer que essas atividades são atribuídas ao Estado, sejam diretamente ou por meio de delegados, a autora destaca a responsabilidade do poder público em responder às demandas da sociedade. Sobre as duas formas de prestação de serviços públicos: diretamente e indiretamente, melhorando assim a eficiência do serviço prestado.

Dessa forma, quando a administração pública executa o serviço público, com seus próprios órgãos e agentes, como exemplo a educação infantil municipal. E indiretamente, quem presta o serviço é a entidade da administração pública, indireta ou particular por meio de delegação, através de concessão, permissão ou autorização.

Portanto, serviços públicos podem ser prestados pelo Estado, mas também concedidos alternativamente à particulares em forma de concessão, autorização e permissão, para ser realizado em favor de todos.

Para realizar tais procedimentos, o Estado deve seguir os princípios que regem a administração pública, sendo eles: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Assim, o princípio da legalidade, determina que o administrador público só pode agir conforme o que está previsto em uma norma. O princípio da impessoalidade, exige que as ações desenvolvidas pela administração pública sejam voltadas ao interesse geral, de forma neutra, sem favorecimentos pessoais, sendo atribuídas à instituição estatal, e não ao agente público.

A moralidade reforça que toda atividade administrativa deve respeitar não apenas a lei, mas sim voltadas para os bons costumes e a ética, garantindo uma gestão honesta e justa.

A publicidade torna obrigatória a transparência, com a divulgação clara de todos os atos e informações da Administração Pública (PINTO, 2008, p. 132). A eficiência destaca a importância de adotar práticas técnicas e profissionais para alcançar os melhores resultados, rejeitando qualquer conduta improvisada ou ineficaz.

No âmbito do serviço público, destacam-se princípios específicos que regem sua atuação, como a modicidade tarifária, que exige a prestação de serviços a custos acessíveis, e a universidade, que assegura o atendimento a todos os cidadãos, sem discriminação, (SYLVIA, 2012, p 12). Além desses, outros princípios fundamentais incluem a continuidade do serviço público, a generalidade, a atualidade, a cortesia, a segurança e a eficiência, os quais, em conjunto, garantem que a administração pública atue com transparência, equidade e qualidade, sempre em prol do interesse coletivo.

2.1 A CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

Ao decorrer do tempo, a administração definiu modos para otimizar os serviços prestados, por meio de autarquias como por exemplo, autarquia de trânsito e por meio de fundações. Utilizando as permissões, sendo esta uma forma de delegação que tem por objetivo realizar um procedimento sendo realizado por intermédio de um contrato de adesão, (CUNHA, 2015, p 1).

Vale ressaltar que a autorização da administração é um ato pelo qual o governo deixa um indivíduo fazer uma certa ação do seu interesse ou usar um bem público. É uma decisão feita sozinha pelo governo de modo discricionário e temporário, isso quer dizer pode ser revogada qualquer hora sem precisar de competição (KRUSKA, 2016, p. 01).

Já no tocante da concessão de serviços públicos refere-se ao conceder ou transferir o direito de execução do serviço público a um terceiro interessado por tempo determinado, celebrada mediante contrato licitatório e a favor do órgão governamental municipal, estadual ou federal, conforme explica:

> Concessão do serviço público é o instituto através do qual o estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo poder público, mas sobre garantia

> contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando- se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço. (MELLO, 2000. p. 622).

Tendo como objetivo principal, delegar o trabalho do Estado a uma empresa particular, com intuito de melhorar a qualidade do serviço prestado. O governo trabalha para garantir que os serviços públicos atendam às necessidades da população com eficiência e qualidade. Para isso, (MEIRELLES,1971 p. 341), utiliza diferentes formas de prestação, buscando sempre oferecer opções de um atendimento cada vez melhor, sendo isso o objetivo de simplificar a vida das pessoas, garantindo acesso a serviços essenciais de maneira ágil e transparente.

O Estado pode transferir a prestação de serviços públicos de duas formas principais: por outorga ou por delegação (MEIRELLES, 1971, p. 341). Na outorga, cria-se uma entidade específica (como autarquias ou empresas públicas) por meio de lei, transferindo-se a ela não apenas a execução, mas a própria titularidade do serviço público.

Já na delegação, o Estado mantém a titularidade, mas transfere apenas a execução do serviço a terceiros (como concessionárias ou permissionárias) mediante contrato ou ato administrativo - sendo que o delegado atua em nome do Estado, porém assume os riscos da operação, sempre sob regulamentação e fiscalização do poder público (MEIRELLES, 1971, p. 342). Essa distinção é fundamental para compreender como se organiza a prestação de serviços essenciais à população.

Para realizar suas atividades, o governo precisa comprar materiais, vender itens que não usa mais, contratar empresas para fazer obras e oferecer serviços à população. Contudo, tudo isso precisa ser feito de maneira organizada e transparente, seguindo regras específicas, principalmente através de licitações, assegurado pela CF de 88, através do artigo 37.

> Art. 37. [...]
>
> XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Esse processo é importante para garantir que tudo seja feito com justiça, eficiência e dentro da lei, sempre pensando no melhor uso do dinheiro público e no benefício de todos os cidadãos (SILVA, 2012, p. 13).

Nessa direção, o processo tende assegurar transparência e equidade na gestão pública, alinhando-se aos princípios legais e priorizando o interesse coletivo, sua efetividade depende da

aplicação rigorosa e da fiscalização contínua, a fim de evitar desvios ou ineficiências que possam comprometer seus objetivos.

2.1.2 A Concessão das Rodovias no Brasil

A primeira concessão registrada no Brasil ocorreu por meio do Decreto Imperial nº 1.301, de 7 de agosto de 1852, que autorizou Mariano Procópio Ferreira Lage a construir e explorar duas estradas pelo prazo de 50 anos, mediante a cobrança de pedágio (SERMAN, 2008, p. 11).
A tarifação era calculada com base no peso das diligências, tradicionalmente puxadas por quatro mulas, capazes de atingir uma velocidade aproximada de uma légua em vinte minutos (SERMAN, 2008, p. 11). Uma dessas vias ficou conhecida como Estrada União e Indústria, com 144 km de extensão, sendo inaugurada em 23 de junho de 1861.

A regulamentação no Brasil referente as rodovias se concretizaram nos anos 1990, época caracterizada pelas privatizações das estatais. Em 1995, foram aprovadas as Emendas Constitucionais de números cinco a nove, que autorizaram a participação da iniciativa privada em vários setores da economia até então reservados exclusivamente ao poder público, abrindo caminho para privatizações e concessões que marcariam esta década, (MULLER, 2010, p. 29).

Ao decorrer do tempo a gestão das rodovias se tornou um serviço público essencial que engloba muito mais do que apenas conservar e reparar as estradas. Trata-se de uma atividade complexa que inclui a manutenção preventiva e corretiva das vias, (GRACIANO, 2019, p. 53). Sua ampliação quando necessário, além de serviços de apoio aos usuários e o gerenciamento inteligente do tráfego.

Por sua importância estratégica para o país, essa atividade é legalmente reconhecida como serviço de relevante interesse público, conforme estabelece o artigo 1º, inciso IV da Lei Federal nº 9.074/95 que versa sobre o sistema de concessão do serviço público. (GRACIANO, 2019, p. 53). Essa classificação especial reforça o compromisso do poder público em garantir que nossas rodovias sejam bem cuidadas e administradas com eficiência, sempre pensando no bem coletivo.

A excelência na gestão rodoviária se reflete em diversos benefícios para a população: menos acidentes, menor tempo de deslocamento, redução de custos com transporte e maior integração entre regiões. Por isso, investir na qualidade das estradas é investir no futuro do país, (GRACIANO, 2019, p. 53). Permitindo assim, produtos e serviços entregues de maneira correta e totalmente intactos, valorizando assim a eficiência dos projetos e logísticas aplicadas ao tema.

3 O CONTRATO DE CONCESSÃO DAS ESTRADAS DO PARANÁ

O Paraná é um estado do Sul do Brasil conhecido por sua diversidade cultural, belezas naturais e economia forte. Com paisagens que vão do litoral às cataratas de Foz do Iguaçu, abriga um povo acolhedor e trabalhador. Sua capital, Curitiba, é referência em organização e sustentabilidade, refletindo o equilíbrio entre desenvolvimento e qualidade de vida.

Sendo o quinto estado mais populoso do Brasil, com uma população estimada em 11,8 milhões de habitantes em 2024, conforme dados divulgados pelo IBGE, 2024. Esse número representa 5,6% da população nacional e mostra um crescimento de 3,32% em relação ao Censo de 2022, quando o estado contabilizava 11,4 milhões de residentes.

Na Região Sul, o Paraná se destaca como o mais populoso, concentrando 38% dos 31,1 milhões de habitantes da região, à frente do Rio Grande do Sul (11,2 milhões) e Santa Catarina (8,05 milhões), IBGE (2024). Tendo como Governador Carlos Roberto Massa Júnior (PSD).

O início das concessões das Rodovias do Paraná ocorreu em duas fases principais: a primeira, em 1997, com a criação do Programa de Concessões Rodoviárias e a delegação de rodovias à iniciativa privada para exploração mediante pedágio, começando efetivamente em julho de 1998 e perdurou por 24 anos, com término em 2021, conhecido como Anel da Intregração. Tendo suas subdivisões dessa forma nos anos 1997-2021 (DEL, 2024):

TABELA 1- PRINCIPAIS VIAS ENTRE 1997-2021

RODOVIA	TRECHO CONCEDIDO	ANO DE CONCESSÃO	CONCESSIONÁRIA
PR-317 (Rodovia do Café)	Londrina, Apucarana, Arapongas	1997 (primeira concessão)	Viapar (Viação Paraná)
BR-277 (Trecho PR)	Curitiba, Paranaguá (Pedágio)	1997 (ampliação de concessão)	Ecovia (posteriormente Ecocataratas)
PR-323 (Rodovia do Milho)	Maringá, Campo Mourão	Anos 2000	Viapar
PR-092 (Contorno Leste de Curitiba)	Trechos urbanos	2000	diversas

Fonte: DEL- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. **Concessões Rodoviárias (1997 a 2021) -** Rodovias Concessionadas- 2025. Paraná: DEL

Demonstra-se também os lotes e total de km cobertos pela concessão de 1997- 2021 (DEL, 2024):

TABELA 2- EXTENÇÃO E LOTES ENTRE 1997-2021

LOTE	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO TOTAL (KM)	RODOVIAS PRINCIPAIS
Lote 1	ECONORTE	312,7	PR-323, PR-445, BR-369, BR-153, PR-090, PR-862
Lote 2	VIAPAR	484,2	BR-158, BR-369, PR-444, BR-376, PR-317
Lote 3	ECOCATARATAS	387,1	BR-277
Lote 4	CAMINHOS DO PARANÁ	388,8	BR-277, BR-373, BR-476, PR-427
Lote 5	RODONORTE	487,5	BR-376, BR-277, PR-151, BR-373
Lote 6	ECOVIA	136,7	PR-407, PR-508, BR-277

Fonte: DEL- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. **Concessões Rodoviárias (1997 a 2021) -** Rodovias Concessionadas- 2025. Paraná: DEL

Com demonstrado, o desenvolver do sistema rodoviário do Paraná durante os anos, cresceu e se desenvolveu, existindo assim a necessidade de uma readequação no sistema de pedágio, como novas vias, novos concorrentes para a prestação de serviço como também novos contratos de concessões, após o término do contrato de concessão antecipadamente por motivos legais no qual exigiu a extinção do contrato, existiu assim uma a necessidade de um novo leilão referente a concessão das rodovias do Paraná.

Neste sentido, posteriormente, houve uma nova fase com a concessão dos Lotes 1 e 2 em 2023, com início da operação em 2024. E mais recentemente, os Lotes 3 e 6 tiveram seus contratos assinados em abril de 2025 e começaram as atividades a partir de 11 de maio de 2025, com tempo de duração na segunda fase por 30 anos (SEIL, 2024), prorrogáveis por tempo determinado a cada contrato, dentre 5 a 30 anos de prorrogação.

Os lotes 3 e 6 totalizam mais de 1.200 quilômetros de vias federais e estaduais. O lote 6, o mais extenso, engloba rodovias da região Oeste e Sudoeste do território, abrangendo partes das BR-163, BR-277, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, na questão de prazo contratual a lei 20.668/2021, no qual rege o tempo de contrato das concessões no prazo de 30 anos para cada lote, neste período, as empresas serão responsáveis pela manutenção da via e suas respectivas responsabilidades.

O contrato de concessão das Estradas do Paraná visa acordar e transferir a gestão de rodovias públicas, celebrando contrato entre o estado e uma empresa de iniciativa privada. De acordo com (ALVES, 2021, p 12): “são os ajustes celebrado entre a administração pública

(contratante) e o particular (contratado), regidos predominantemente pelo direito público, para a execução de atividade de interesse público". Assegurando assim uma segurança e notoriedade jurídica no tema abordado.

Dentre esses ajustes, envolve um novo modelo de concessão que foi apresentado pelos governos estadual e federal. Este modelo prevê a disputa pela menor tarifa, contando com um aporte financeiro (depósito caução ou garantia que em caso de não cumprimento das obras pela concessionária, é usado pelo estado para continuação do serviço), que é feito pela empresa vencedora de cada lote para garantir a execução das obras previstas no contrato. Os novos contratos de pedágio foram divididos em seis lotes, alguns como lote 1 e 2, 3 e 6 já passaram pelo processo e outros como o lote 4 e 5, passaram e irão a leilão separadamente, e a decisão de cada lote será feita por disputa livre na bolsa de valores.

Os principais critérios incluem: desconto na tarifa de pedágio; a empresa que oferecer o maior desconto em relação às tarifas atuais tem maior chance de vencer o leilão; a empresa vencedora deve realizar um aporte financeiro, por meio de um depósito, como garantia para a execução das obras previstas no contrato. Além disso, a capacidade técnica e operacional da empresa para executar essas obras é um fator fundamental a ser considerado.

Esses critérios visam garantir que as tarifas de pedágio sejam reduzidas, ao mesmo tempo em que as obras necessárias sejam realizadas de maneira eficiente e dentro dos prazos estabelecidos.

3.1 O PROCESSO LICITATÓRIO DAS CONCESSÕES DAS ESTRADAS NO PARANÁ EM 2022

A atual legislação sobre licitações, 14.133/2021 foi sancionada pelo Parlamento brasileiro no fim de 2020, porém estava em discussão desde 2013. O novo texto legal introduziu modificações e revogou a antiga norma de Licitações, a Lei das Licitações Eletrônicas (Pregão) e o sistema especial de aquisições públicas, (MELO, 2021, p. 9) alterando as regras dos processos de contratação estatal.

A Lei nº 14.133/2021 destaca-se por estabelecer a obrigatoriedade de considerar o 'menor dispêndio para a Administração, observando parâmetros mínimos de qualidade definidos no instrumento convocatório, (MELO, 2021, p. 11) aplicando-se igualmente aos julgamentos por maior desconto e, quando cabível, por técnica e preço.

Dessa forma, a Administração Pública previne a adjudicação de propostas de qualidade insatisfatória, que demandam manutenção frequente ou contrariam as diretrizes de sustentabilidade ambiental.

Logo, a licitação, é processo administrativo que permite a Administração Pública comprar, vender, contratar serviços e realizar obras. É o instrumento para concretizar uma contratação. Contudo a lei n.º 8.987/ 1995, que visa definir os ritos para concessões de rodovias, envolve as regras específicas para tal certame, podendo ser utilizada subsidiariamente a lei geral de licitações e contratos da Administração Pública (lei n.º 14.133/2021).

Em 2022, o processo de licitação no Paraná nos lotes de pedágio um e três foi executado por meio de leilão, tendo como o primeiro edital publicado em 12 de maio de 2023 referente ao primeiro lote, já o segundo lote o edital foi publicado em 8 de junho de 2023, sendo ambos realizados em 25 de setembro de 2024 e 29 de de setembro de 2023, já referente aos lotes 3 e 6; ambos tiveram suas datas de publicação em 6 de setembro de 2024, vendidos em 12 e 16 de dezembro de 2024 (AEN, 2024). Neste sentido, nota-se uma eficiência no sistema de leilão, valorizando assim a efiência nos presentes lotes.

A escolha pelo leilão se justifica especialmente pela transparência do processo, que segue regras claras estabelecidas em edital e permite uma disputa aberta entre empresas qualificadas. Diferentemente de contratações diretas, o leilão cria competição - as concessionárias precisam apresentar as melhores propostas, no qual rege o critério de seleção é maior lance oferecido, garantindo assim também o maior desconto sobre a tarifa das empresas concorrentes. Promovida pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestre) a mesma que regulamenta a concessão rodoviária. As concessionárias que arrematataram os leilões, sendo essa uma modalidade para alienação de bens móveis e imóveis, previsto na lei 14.133/2021, sendo necessário o interesse público para tal fim (TCU, 2021). Já no quesito de investimentos em obras, serviços operacionais e manutenção se adequa a concorrência no qual várias empresas demonstram interesse para promover tais atos, sendo tais empresas qualificadas para os devidos fins, (FRAGA, 2024, p. 1), promovendo assim as melhorias necessárias.

Já no tocante da modalidade de leilão configura-se como modalidade licitatória específica para alienação de bens públicos, regido pelos princípios constitucionais da administração pública, em especial os da transparência e competitividade. Diferentemente de outras modalidades como a concorrência ou o pregão, que se destinam à contratação de serviços ou aquisição de produtos, o leilão tem como finalidade precípua a transferência de propriedade de bens móveis ou imóveis da administração, visando sempre a obtenção do maior valor possível. Essa característica singular faz do leilão instrumento essencial para a otimização dos recursos públicos, garantindo que a alienação ocorra em condições vantajosas para o erário.

O procedimento do leilão inicia-se com a fase preparatória, na qual a administração pública

elabora minucioso edital contendo todas as especificações do bem a ser alienado, incluindo sua descrição detalhada, valor mínimo de venda, condições de pagamento e prazos para retirada (SANTANA, 2024, p. 1). Conforme determina a legislação vigente, especialmente a Lei 14.133/2021, o edital deve ser publicado com antecedência mínima de 15 dias, garantindo ampla divulgação e possibilitando que potênciais interessados preparem suas propostas (SANTANA, 2024, p. 1). A condução do leilão é atribuição exclusiva de leiloeiro oficial, que pode ser servidor público designado ou profissional credenciado, responsável por assegurar a regularidade de todo o processo.

A legislação prevê três modalidades principais de leilão: o presencial, realizado em local físico determinado; o eletrônico, conduzido por meio de plataforma digital; e o misto, que combina elementos dos dois formatos. Independentemente da modalidade adotada, o leilão caracteriza-se pela sucessão pública de lances, com o leiloeiro anunciando continuamente o maior valor ofertado até que não haja mais interessados em superá-lo (SANTANA, 2024, p. 2). Esse mecanismo assegura a plena competitividade entre os participantes e a transparência do processo, elementos fundamentais para a validade do certame licitatório.

Após a identificação do vencedor, inicia-se a fase de adjudicação, na qual se formaliza a transferência do bem ao licitante vencedor. O edital estabelece prazos rigorosos para o cumprimento das obrigações pelo adjudicatário, sendo comum a exigência de pagamento integral em até cinco dias úteis e a retirada do bem em até trinta dias (SANTANA, 2024, p. 1). O descumprimento desses prazos acarreta a perda do direito adquirido e a aplicação de sanções administrativas, conforme previsto no instrumento convocatório.

O leilão das concessões rodoviárias do Paraná realizado na B3 - a bolsa de valores brasileira, que combina os mecanismos do mercado financeiro com as necessidades de infraestrutura do estado (SEIL, 2021). É um leilão reverso. Nesse tipo de leilão, o governo, como poder concedente, é o único comprador, e as empresas interessadas em administrar as rodovias são os vendedores. O vencedor é aquele que oferecer o maior desconto sobre a tarifa básica estabelecida, e não o maior lance.

Esse processo começa quando o governo, após completar todos os estudos técnicos e elaborar o edital, encaminha a concessão para ser leiloada no ambiente da bolsa de valores, que funciona como uma plataforma neutra e regulada para essa transação.

No caso do Paraná, esse modelo já foi utilizado com sucesso em importantes trechos rodoviários, como a BR-277. A bolsa não apenas assegura a lisura do processo como também agrega credibilidade à operação, atraindo grandes players do mercado de infraestrutura (SEIL,

2021). Após o leilão, o vencedor tem seu resultado homologado e assina o contrato de concessão, assumindo assim os direitos e obrigações de operar, manter e investir na rodovia pelo prazo estabelecido - geralmente décadas.

Essa metodologia, que pode parecer complexa à primeira vista, na prática se mostra extremamente eficiente. Ela elimina subjetividades do processo decisório, reduz riscos de questionamentos jurídicos e, principalmente, assegura que a concessão seja concedida à empresa que oferecer as melhores condições técnicas e econômicas (SEIL, 2021). Por tudo isso, o leilão na bolsa de valores tem se consolidado como o modelo preferencial para concessões de infraestrutura no Brasil, incluindo as rodovias paranaenses.

4 A COBRANÇA DE PEDÁGIO

A cobrança do pedágio refere- se a uma taxa, que tem como definição caráter pecuniário tributário, no qual o usuário paga, calculado com base na tarifa quilométrica, que corresponde a um valor fixo por quilometro multiplicado pelo trecho, tendo como objetivo a melhoria na infraestrutura da rodovia, e está regulamentado na ANTT (Agência nacional de Transportes Terrestre).

Visto que, para (PINTO, 2012. p. 106): “O pedágio é a importância em dinheiro que a União, o Estado, ou o Município cobram dos particulares pela utilização de estradas públicas, para atender exclusivamente a indenizações de despesas com a sua construção e melhoramento”. A taxa que refere- se a cobrança de pedagio, é o valor em dinheiro ou moeda Brasileira, também regulamentada na Constituição Federal do Brasil, utilizada na realização de troca comercial da sociedade.

A doutrina majoritária o classifica como uma taxa, conforme destaca (VOLKWEISS, 2002, p. 100), ao afirmar que a norma constitucional deixa claro que o pedágio compensa serviços públicos de conservação. Dessa forma, prevalece no ordenamento jurídico a tese de sua natureza tributária, submetendo sua instituição e cobrança ao regime do Sistema Tributário Nacional (PESSIN, 2011, p. 25).

No entanto, ressalta-se que apenas uma das correntes demonstra maior coerência e robustez teórica, priorizando a conformidade constitucional da exação. Isso porque o Direito Tributário tem como um de seus pilares a proteção e a isonomia entre os contribuintes, garantindo que a cobrança respeite tais princípios.

Assim, o pedágio configura-se como uma taxa, pois está vinculado a uma contraprestação específica (manutenção e melhoria da via), diferenciando-se de tributos sem destinação direta,

como impostos. Sua legalidade e fundamentação constitucional reforçam seu enquadramento nessa categoria tributária.

4.1 VALORES OBRIGATÓRIOS E RESERVA DE LEI

O cálculo para concessões rodoviárias envolve a análise de diversos fatores, incluindo custos de construção, manutenção, operação, e a projeção de receitas de pedágio. O objetivo é garantir a viabilidade econômica do projeto tanto para o governo quanto para a concessionária. Os valores relacionados a cobrança de pedágio, está regulamentado estrategicamente e tem como propósito estabelecer e respeitar o ordenamento jurídico que é estabelecida pela lei nº 7.712 de 22 de dezembro de 1988, que dispõe sobre a cobrança de pedágio nas rodovias Federais.

Estes valores esses correspondem a cada rodovia pedagiada e é de responsabilidade do governo organizá-los, dentre estudos aprofundados para estruturar as necessidades de melhoria e precisão das rodovias, depois avançar com as licitações começando com o valor base.

Vale destacar que, embora seja possível prever uma variedade de situações que podem ocorrer durante a vigência dos contratos de concessão rodoviária, a realidade é que não existe uma distribuição de riscos perfeita entre as partes em todos esses acordos (FREITAS, 2017, p. 7). Cada projeto apresentará um conjunto de riscos específicos, que variam conforme a estrutura econômica de cada concessão.

Dessa forma, o contrato deve atribuir os riscos à parte que possui maior capacidade (econômica, operacional e técnica) para assumi-los, com o menor custo possível. Além disso, o acordo também precisa direcionar os riscos à parte mais apta a reduzir os impactos causados por determinado evento, seja por seus próprios recursos, seja mediante a contratação de seguros para esse objetivo, para tal ato, deve-se considerar alguns pontos:

> (i)risco total, segundo a qual todos os riscos associados à implementação do empreendimento são atribuídos à concessionária; (ii) risco parcial ou limitado, de acordo com a qual o poder concedente assume parcela dos riscos, de forma a tornar os empreendimentos mais atrativos para a iniciativa privada; e (iii) risco compartilhado, assim considerada como a metodologia por meio do qual os riscos são repartidos entre o concedente, a concessionária e os usuários. (FREITAS, 2017, p. 8).

A adequada alocação de riscos nos contratos de concessão representa um elemento fundamental para garantir a eficiência econômica dos empreendimentos, pois assegura que cada risco seja assumido pela parte mais capacitada a gerenciá-lo de forma otimizada. Essa distribuição deve considerar dois aspectos essenciais, (FREITAS, 2017, p. 11): primeiro, a capacidade de prevenção, atribuindo cada risco ao agente que possua melhores condições técnicas e operacionais

para evitar possíveis danos; segundo, a capacidade de absorção, direcionando o risco aquele que possa administrar suas consequências com o menor custo possível, seja por meio de estruturas próprias, seja através de mecanismos de transferência como seguros.

Essa racionalização não apenas reduz os custos contratuais, como também estimula boas práticas de gestão, já que cada parte responde pelos riscos sobre os quais tenha efetivo controle e capacidade de diminuição dos danos. Desse modo, estabelece se um equilíbrio econômico financeiro mais sólido para a parceria entre o estado e a entidade responsável pela via, beneficiando todos os envolvidos, incluindo concedente, concessionária e usuários, ao alinhar incentivos e distribuir responsabilidades de acordo com as capacidades de cada um.

4.2 A MODELAGEM DE PEDÁGIO EM 2022

O sistema convencional de pedágio, caracterizado por praças de cobrança com barreiras físicas, constitui um modelo consolidado na infraestrutura rodoviária brasileira. Este sistema apresenta como principal vantagem sua simplicidade operacional, permitindo o pagamento imediato através de múltiplos meios, incluindo transações em dinheiro, o que garante acessibilidade mesmo para usuários com limitado acesso a recursos tecnológicos (EVELYN, 2023). No entanto, esse modelo tradicional demonstra significativas limitações em termos de eficiência, sendo notórios os congestionamentos gerados nos pontos de cobrança, com consequente aumento no tempo de viagem e elevação dos níveis de emissão de poluentes devido à redução da fluidez do tráfego, a estrutura tarifária fixa, independentemente da distância percorrida, apresenta questionamentos quanto à equidade do sistema, particularmente para usuários que utilizam apenas trechos reduzidos da via.

Em contrapartida, o sistema *free-flow* emerge como paradigma tecnológico contemporâneo, eliminando a necessidade de pontos físicos de parada através da implementação de soluções baseadas em identificação automática de veículos. Este modelo apresenta vantagens significativas em termos de eficiência operacional, com potencial para reduzir em até 18% o tempo médio de viagem em corredores críticos, conforme dados preliminares de implantação (EVELYN, 2023). A estrutura tarifária proporcional à distância percorrida introduz maior equidade no sistema, além de contribuir para a redução de emissões poluentes pela eliminação de filas e marcha lenta de veículos, sua implementação enfrenta desafios substanciais em termos de inclusão digital, uma vez que pressupõe certo grau de familiaridade com tecnologias de pagamento eletrônico e acesso a dispositivos como *smartphones* ou *tags* veiculares.

A transição entre os modelos apresenta implicações relevantes no âmbito da fiscalização e

conformidade. Enquanto o sistema tradicional assegurava a cobrança imediata no ponto de passagem, o modelo free-flow opera com mecanismos de pagamento posterior, o que demanda sistemas robustos de monitoramento e notificação (EVELYN, 2023). A ampliação do prazo para quitação de 15 para 30 dias representa avanço em termos de flexibilidade para os usuários, mas simultaneamente exige aprimoramento dos mecanismos de controle para garantir a efetividade da arrecadação.

Estudos comparativos indicam que a taxa de inadimplência no novo sistema pode ser até 40% superior ao modelo convencional nos primeiros anos de implantação, exigindo investimentos contínuos em educação do usuário e aprimoramento dos sistemas de cobrança (EVELYN, 2023).

Neste sentido, o novo modelo respeita os princípios de eficiência, equidade e sustentabilidade revela que, embora o *free-flow* (fluxo livre) represente avanço tecnológico inquestionável, sua implementação requer cuidadosa avaliação dos impactos sociais e econômicos (EVELYN, 2023). O sistema tradicional, apesar de suas limitações operacionais, mantém vantagens em termos de universalidade de acesso que não podem ser negligenciadas no processo de transição, deste modo o desafio consiste em desenvolver políticas complementares que garantam a plena inclusão de todos os segmentos de usuários, assegurando que os benefícios da modernização sejam efetivamente democratizados.

Esse novo modelo significa uma mudança significativa para os usuários e para a concessionária, onde permite que os usuários façam uma viagem mais rápida, por não precisarem de efetuar paradas, e permite que seja pago posteriormente, entre outras vantagens, já a concessionária, economiza com funcionários e estruturas de parada para pagamento, contudo apresenta desvantagens que abordam a inadimplência.

4.3 LOTES E RODOVIAS

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou a publicação dos editais de concessão dos lotes 3 e 6 das rodovias do Paraná, marcando um importante avanço no Programa de Concessões Rodoviárias do estado. Os leilões foram realizados na B3, em São Paulo, com datas previstas para 12 de dezembro (Lote 3- licitação 05/2024) e 19 de dezembro (Lote 6- licitação 05/2024) de 2024, após aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) (SEIL, 2024). Os contratos terão duração de 30 anos e abrangerão mais de 1,2 mil quilômetros de estradas estaduais e federais, beneficiando 54 municípios paranaenses.

Os investimentos totais estimados nos dois lotes somam R$ 35,8 bilhões, destinados a obras de infraestrutura, manutenção e serviços operacionais. Entre as principais intervenções

previstas estão a duplicação de mais de 500 quilômetros de rodovias, construção de sete contornos, modernização de interseções, implantação de terceiras faixas, passarelas para pedestres, áreas de escape e paradas de descanso.

O Lote 3, denominado Malha Norte, abrange 569 quilômetros de rodovias que conectam o Norte do Paraná ao Porto de Paranaguá, passando por 22 municípios (SEIL, 2024). Os investimentos previstos chegam a R$ 16 bilhões, incluindo a duplicação de 132 km, construção de quatro contornos (Apucarana, Califórnia, Ponta Grossa Norte e Leste) e uma área de escape na Serra do Cadeado.

Já o Lote 6 completa a concessão de todo o eixo da BR-277, desde a fronteira com Paraguai e Argentina até o litoral, abrangendo 646 km de rodovias em 32 cidades. Com investimentos de R$ 20,2 bilhões, destaca-se a duplicação de 462 km, principalmente na BR-277 e PR-182, além da construção dos contornos de Marmeleiro e Lindoeste (SEIL, 2024). Este lote integra o Sudoeste do estado ao sistema de concessões, complementando as intervenções já em andamento nos lotes anteriores. Disposição dos lotes 3 e 6 (SEIL, 2024):

TABELA 3: LOTES 3 E 6 CARACTERISTICAS

ITEM	LOTE 3 (CCR)	LOTE 6 (EPR)
Extensão Total	569 km	646 km
Municípios Atendidos	22	32
Investimento Total	R$ 16 bilhões	R$ 20,2 bilhões
Principais Obras	- Duplicação de 132 km (23,2% da malha) - 4 contornos (Apucarana, Califórnia, Ponta Grossa Norte e Leste) - Área de escape (Serra do Cadeado)	- Duplicação de 462 km (71,5% da malha) - 2 contornos (Marmeleiro e Lindoeste) - Integração com fronteiras (Paraguai/Argentina)
Rodovias Principais	- BR-376 - PR-151 - PR-239	- BR-277 (eixo principal) - PR-182
Prazo do Contrato	30 anos	30 anos

Data do Leilão	Dezembro de 2024	Dezembro de 2024
% de desconto na tarifa	26,6%	0,08 %

Fonte: AEN - AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS. Com R$ 36 bilhões em obras, contratos dos lotes 3 e 6 das rodovias paranaenses são assinados. 2025. Infrestutura e logística.

Com esses novos leilões, o Paraná avança na modernização de sua malha rodoviária, somando-se aos lotes 1 e 2 já em operação pelas concessionárias Via Araucária e EPR Litoral Pioneiro (licitação 001/2022- 002/2022), como demonstra a tabela a seguir (SEIL, 2024):

TABELA 4: LOTES 1 E 2 CARACTERÍSTICAS

ITEM	LOTE 1 (CONSÓRCIO VIA ARAUCÁRIA)	LOTE 2 (EPR)
Extensão Total	473 km	646 km
Municípios Atendidos	10	11
Investimento Total	R$ 13.1 bilhões	R$ 17 bilhões
Rodovias Principais	BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427	BR-153, BR-277, BR-369, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855.
Prazo do Contrato	30 anos	30 anos
Data do Leilão	Agosto de 2023	Agosto de 2024
% de desconto na tarifa	18, 25%	0,08 %

Fonte: AEN - AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS. Com R$ 36 bilhões em obras, contratos dos lotes 3 e 6 das rodovias paranaenses são assinados. 2025. Infrestutura e logística.

O programa completo prevê a concessão de aproximadamente 3,3 mil quilômetros de rodovias, com os lotes 4 e 5 programados para leilão em 2025 (SEIL, 2024). As intervenções prometem melhorar a segurança, fluidez e qualidade do transporte no estado, além de impulsionar o desenvolvimento econômico regional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre a concessão do pedágio nas estradas do Paraná a partir de 2022 e sua regulamentação evidenciou a complexidade e a importância desse mecanismo para a gestão da infraestrutura rodoviária. A análise demonstrou que o modelo de concessão, busca equilibrar os interesses do poder público, das concessionárias e da sociedade, garantindo melhorias na malha viária e maior eficiência nos serviços prestados.

A implementação do sistema *Free-Flow* representou um avanço significativo, promovendo maior fluidez no tráfego e reduzindo impactos ambientais, embora desafios como a inadimplência e a inclusão digital ainda precisem ser enfrentados.

Os resultados indicam que o processo licitatório de 2022, conduzido pela ANTT, foi fundamental para assegurar transparência e competitividade, com critérios claros para seleção das concessionárias. Mostra-se, é essencial que a fiscalização e a regulamentação continuem robustas, garantindo que as obrigações contratuais sejam cumpridas e que os benefícios prometidos, como a redução de tarifas e a melhoria na qualidade das estradas, sejam efetivamente alcançados. Visto isso, a distinção entre pedágio e tributo reforçou a necessidade de um marco jurídico preciso para evitar conflitos e assegurar a justiça na cobrança.

Em síntese, o novo modelo de concessão no Paraná mostrou-se promissor, alinhando-se aos princípios da eficiência e da modernização. Contudo, é imprescindível que haja acompanhamento contínuo e ajustes sempre que necessário, visando otimizar os resultados e garantir que a população usufrua de uma infraestrutura rodoviária segura, eficiente e sustentável. O estudo contribuiu para o debate sobre a eficácia das concessões, destacando avanços e apontando caminhos para superar os desafios. remanescentes.

REFERÊNCIAS

AEN - AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS . **11, 8 milhões de pessoas:** IBGE aponta Paraná como 5º maior em população do Brasil em 2024. Publicado em 29/08/2025. Disponivel em: https://www.parana.pr.gov.br/aen/Audio/118-milhoes-de-pessoas-IBGE-aponta-Parana-com-5a-maior-populacao-do-Brasil-em-2024#:~:text=11%2C8%20milhões%20de%20pessoas,2024%20%7C%20Agência%20Estadual%20de%20Notícias. Acessado em: 25 de abril de 2025

AEN - AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS. **Com R$ 36 bilhões em obras, contratos dos lotes 3 e 6 das rodovias paranaenses são assinados**. 2025. Infrestutura e logística. Disponivel em: https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Com-R-36-bilhoes-em-obras-contratos-dos-lotes-3-e-6-das-rodovias-paranaenses-sao-assinados. Acessado em: 30 de abril de 2025

ABCR, **Pedágio:** Mitos e Fatos. São Paulo, 2015.

ALVES, Celso Felipe Dalenogare. **Direito Administrativo.** Rideel, São Paulo. 3ª.ed. 2021, p 12.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

CARDOSO, Oscar Valente. A natureza jurídica do pedágio. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 25, n. 6206, 28 jun. 2020.

CUNHA, Douglas. **Permissão de Serviço Público**. JusBrasil. 2015. Brasília. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/artigos/permissao-de-servico-publico/170760301. Acessado dia 05 de maio de 2025.

DEL- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. **Concessões Rodoviárias** (1997 a 2021) - Rodovias Concessionadas- 2025. Paraná: DEL.

EVELYN, T. *et al.* Avaliação do sistema de pedágio sem barreiras por quilômetro percorrido *free-flow*. **Revista Transporte y Territorio**, n. 29. P 130- 147.

FRAGA, Carol. **Concorrência pública:** entenda sobre esta modalidade de licitação. 2024.

FREITAS, Rafael Véras, O equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de rodovias. **R. de Dir. Público da Economia** – RDPE, Belo Horizonte, 2017, n. 58, p 7-11.

FERREIRA, Pinto. **Comentários à Constituição Brasileira.** São Paulo. Saraiva. 1992.

DI PIETRO, Maria Sylvia. **Direito Administrativo.** Editora Atlas, São Paulo. 25ª ed. 2012.

GRACIANO, Roni da Paz. **A natureza jurídica do pedágio.** UFRGS, Porto Alegre. 2019.

MELLO, Izabela Martins. **Principais mudanças da nova lei de licitações:** melhorias e barreiras da lei 14.133/2021. PUC- GOIAS, Núcleo de Prática Jurídica. 2021.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** Malheiros, São Paulo. 13ª.ed. 2000.

MEIRELLES, Hely Lopes. (1971). Pedágio - Natureza jurídica - Condições para sua cobrança. **Revista De Direito Administrativo**,1971, v. 104.

MULLER, Luiz Henrique. **Regulação do equilíbrio econômico-financeiro das concessões de rodovias mediante taxa interna de retorno flutuante.** Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) - FGV - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010, p. 29.

PESSIN; Juliana Catojo Sampaio. **Natureza jurídica do Pedágio.** Instituto Brasileiro de estudos Tributários - IBET Especialização em Direito Tributário. Sorocaba, 2011, p 25.

PINTO; Alexandre Guimarães Gavião. Os Princípios mais importantes da administração pública. **Revista da EMERJ**, v. 11, nº 42, 2008, p 106-132.

SAVARIS, José Antônio. **Pedágio:** pressupostos jurídicos. Curitiba: Juruá, 2004.

SECRETARIA DE INFRAESTRURA E LOGÍSTICA (SIEL). **Entenda como vai funcionar o novo modelo de concessão de rodovias no Paraná. Pr.Gov.Br.** Estado do Paraná. Publicado em 18 de setembro de 2024.

SERMAN, Carlos. **Análise dos Aspectos Críticos nos Processos de Concessões de Rodovias**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008, p 11. Tese (Doutorado em Engenharia) – Ciências em Engenharia de Transportes.

SILVA, Queila Ramos da; CAVALCANTI, Juliano Luis. A concessão do serviço público. **Revista Eletrônica de Iniciação Científica. Itajaí, Centro de Ciências Sociais e Jurídicas da UNIVALI**. v. 3, n.3, p. 1257-1277, 3º Trimestre de 2012.

BRASIL. TCU- TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Leilão. J Licitações e Contratos:** Orientações e Jurisprudência do TCU. Disponível em: https://licitacoesecontratos.tcu.gov.br/3-6-4-leilao/. Acessado em: 23 de maio de 2021

KLUSKA, Flavia Ortega. **Diferença entre: autorização, permissão e concessão**. JusBrasil, 2016, disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/noticias/diferenca-entre-autorizacao-permissao-e-concessao/334798287. Acessado em: 20 de maio de 2025

VOLKWEISS, Roque Joaquim. **Direito Tributário Nacional.** 3ª ed., Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002, p. 110.