



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 2391/2023/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **Luciano Bivar**
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 2470/2023, de autoria dos Deputados Adriana Ventura, Gilson Marques e Marcel Van Hatten.

Senhor Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 432, de 31 de outubro de 2023, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 2470/2023, de autoria dos Deputados Adriana Ventura (NOVO/SP), Gilson Marques (NOVO/SC) e Marcel Van Hatten (NOVO/RS), que requerem informações sobre o cumprimento por esta Pasta do art. 5ª da Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019, e dos dispositivos do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, relacionados à análise de impacto regulatório (AIR).
2. Sobre o assunto, informo que o menu "Análise de Impacto Regulatório (AIR)" do site do Ministério dos Transportes está em processo de atualização.
3. Especificamente a respeito dos questionamentos apresentados pelos ilustres Parlamentares, ressalta-se que o assunto foi analisado pelas Secretarias Nacionais deste Ministério dos Transportes, isto é: Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN; Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR e Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - STF, cujas manifestações encontram-se em anexo.
4. Por fim, informamos que as equipes técnicas desta Pasta permanecem à disposição para esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes

Anexos: I - Nota Técnica Nº 1265/2023/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SUPER nº 7719496)
II - Ofício Nº 1597/2023/SNTR (SUPER nº 7801745)
III - Ofício Nº 769/2023/SNTF (SUPER nº 7818981)



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=2369704>

Ofício 2391 (782-1184)

SEI50000.030325/2023-90 / pg. 1

2369704



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 05/12/2023, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7824164** e o código CRC **ABBFD860**.



Referência: Processo nº 50000.030325/2023-90



SEI nº 7824164

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Ofício 2391 (7824164)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 2

2369704



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE REGULAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 1265/2023/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 03 de novembro de 2023.

PROCESSO Nº 50000.030325/2023-90

INTERESSADO: DEPUTADA ADRIANA VENTURA (NOVO/SP), GABINETE DEPUTADO FEDERAL GILSON MARQUES, DEPUTADO FEDERAL MARCEL VAN HATTEM

Senhor Diretor,

1. Trata-se do Requerimento de Informação nº 2470/2023, de autoria dos Deputados Adriana Ventura (NOVO/SP), Gilson Marques (NOVO/SC) e Marcel Van Hatten (NOVO/RS), que requerem informações sobre o cumprimento, pelo Ministério dos Transportes, do art. 5ª da Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019, e dos dispositivos do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, relacionados à Análise de Impacto Regulatório (AIR).

2. Os Parlamentares efetuaram os seguintes questionamentos, os quais serão esclarecidos adiante, pontualmente, restringindo-se ao âmbito desta Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN):

1. No site do Ministério dos Transportes, no menu “Análise de Impacto Regulatório (AIR)”, consta o ícone “Relatórios de AIR”. No entanto, só é possível encontrar dois relatórios de AIR relativos a temas do departamento de trânsito. Sobre o assunto, perguntamos:

1.1. Quantas e quais normas de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados foram editadas pela pasta no período compreendido entre 14 de outubro de 2021 e a data corrente - 4 de outubro de 2023?

1.2. Por que as notas técnicas de AIR referentes a outros departamentos da pasta não constam do site? Solicitamos o envio das referidas notas técnicas, caso tenham sido produzidas.

2. No site do Ministério dos Transportes, no menu “Análise de Impacto Regulatório (AIR)”, consta o ícone “Dispensas de AIR”, onde supostamente deveriam estar as notas técnicas de dispensa de análise de impacto regulatório da pasta. No entanto, não é possível encontrar notas técnicas nos ícones dos departamentos. Solicitamos o envio das referidas notas técnicas, caso tenham sido produzidas.

3. Com relação, especificamente, às normas provenientes do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e da SENATRAN, registra-se que, no período compreendido entre 14 de outubro de 2021 e 4 de outubro de 2023, foram editadas 125 (cento e vinte e cinco) Resoluções pelo CONTRAN, que seguem listadas:

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 876, DE 15 DE OUTUBRO DE 2021 – Referenda a Deliberação CONTRAN nº 235, de 11 de agosto de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Alagoas;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 877, DE 15 DE OUTUBRO DE 2021 Referenda a Deliberação CONTRAN nº 234, de 11 de agosto de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de São Paulo;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 878, DE 15 DE OUTUBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 237, de 19 de agosto de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticadodelassinatura.camara.leg.br/CodArquivoTeor=2369704>

Nota Técnica 1265 (7419436)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 3

2369704

procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Pernambuco;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 879, DE 15 DE OUTUBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 236, de 19 de agosto de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Acre;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 880, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Altera a Resolução CONTRAN nº 371, de 10 de dezembro de 2010, que aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), Volume I - Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários, e a Resolução CONTRAN nº 561, de 15 de outubro de 2015, que aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), Volume II - Infrações de competência dos órgãos e entidades executivos estaduais de trânsito e rodoviários;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 881, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Altera a Resolução CONTRAN nº 611, de 24 de maio de 2016, que regulamenta a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, altera o § 4º do art. 1º da Resolução CONTRAN nº 11, de 23 de janeiro de 1998, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 882, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 883, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Dispõe sobre a criação e o Regimento Interno das Câmaras Temáticas vinculadas ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 884, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Institui o Sistema de Leilão Judicial (SILEJU) e dispõe sobre os procedimentos para a regularização administrativa, junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de veículos leiloados pelo Poder Judiciário;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 885, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Estabelece os requisitos técnicos de segurança e critérios para ensaios dos sistemas de retenção das portas, fechaduras, dobradiças e seus componentes em veículos automotores;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 886, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021 Regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 887, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Altera a Resolução CONTRAN nº 780, de 26 de junho de 2019, que dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 888, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Estabelece os requisitos do sistema antispray para os veículos tipo caminhonete, caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque e os requisitos dos protetores de roda para os veículos tipo automóvel, camioneta e utilitário;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 889, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 242, de 8 de novembro de 2021, que dispõe sobre a realização de aulas teóricas, na modalidade de ensino remoto, nos cursos de capacitação e de atualização de instrutor de trânsito, de instrutor de curso especializado para condutor de veículo, de diretor de ensino e diretor-geral de Centro de Formação de Condutor, bem como de examinador de trânsito, enquanto durarem as medidas de emergência de saúde pública para enfrentamento da pandemia de COVID-19;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 890, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 238, de 23 de setembro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Mato Grosso;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 891, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 240, de 15 de outubro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Amapá;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 892, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 241, de 20 de outubro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de



procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Maranhão;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 893, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 239, de 15 de outubro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Rondônia;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 894, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 243, de 8 de novembro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de São Paulo;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 895, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 244, de 8 de novembro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Distrito Federal;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 896, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 245, de 8 de novembro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado de Alagoas;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 897, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 247, de 14 de dezembro de 2021, que dispõe sobre a implementação do Programa RODOVIDA;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 898, DE 9 DE MARÇO DE 2022> Referenda a Deliberação CONTRAN nº 248, de 27 de dezembro de 2021, que dispõe sobre prazos previstos na Resolução CONTRAN nº 789, de 18 de junho de 2020, que consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 899, DE 9 DE MARÇO DE 2022 Referenda a Deliberação CONTRAN nº 250, de 31 de dezembro de 2021, que altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 900, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Consolida as normas sobre a padronização dos procedimentos para apresentação de defesa prévia e de recurso, em 1ª e 2ª instâncias, contra a imposição de penalidades de advertência por escrito e de multa de trânsito;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 901, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Consolida as normas sobre as diretrizes para a elaboração do Regimento Interno, gestão e operacionalização das atividades dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA) e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 902, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o uso de sistemas automatizados integrados para a aferição de peso e dimensões de veículos com dispensa da presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente no local da aferição e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 903, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 249, de 27 de dezembro de 2021, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado da Paraíba;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 904, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 251, de 20 de janeiro de 2022, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Pará;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 905, DE 9 DE MARÇO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 252, de 20 de janeiro de 2022, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Tocantins;



RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 906, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Revoga expressamente Resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), em observância ao art. 8º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 907, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece atribuições e requisitos para nomeação dos coordenadores dos sistemas do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH), do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF) e do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), no âmbito dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 908, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre acionadores energizados para janelas energizadas, teto solar e painel divisor de veículos automotores;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 909, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Consolida normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 910, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece requisitos de proteção aos ocupantes e integridade do sistema de combustível decorrente de impacto nos veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 911, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a permissão para o trânsito de veículos novos, nacionais ou importados, antes do registro e do licenciamento, sobre o trânsito de veículos usados incompletos, nacionais ou importados, antes da transferência e sobre a remonta de veículos novos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 912, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 913, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o uso de pneus em veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 914, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Regulamenta a utilização de semirreboques por motocicletas e motonetas, define características, estabelece critérios e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 915, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos e sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) e/ou frenagem combinada das rodas (CBS);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 916, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a concessão de código de marca/modelo/versão, bem como sobre a permissão de modificações em veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 917, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Fixa os requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 918, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Consolida as normas sobre procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 919, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece as especificações para os extintores de incêndio de instalação obrigatória ou facultativa nos veículos automotores;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 920, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Regulamenta a utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, nos termos do § 2º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 921, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Disciplina múltiplos tanques, a instalação de tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 922, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece procedimentos para a prestação de serviços por Instituição Técnica Licenciada (ITL) e Entidade Técnica Pública ou Paraestatal (ETP), para emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV), de que trata o art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 923, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o exame toxicológico de larga janela de detecção, em amostra queratínica, para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, decorrente da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 924, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Consolida normas sobre a



utilização obrigatória de espelhos retrovisores, equipamento do tipo câmera-monitor ou outro dispositivo equivalente, nos veículos destinados ao transporte coletivo de escolares;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 925, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), Volume I- Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários, e Volume II- Infrações de competência dos órgãos e entidades executivos estaduais de trânsito e rodoviários;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 926, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de Auto de Infração de Trânsito, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidade por infrações de responsabilidade de pessoas físicas ou jurídicas, sem a utilização de veículos, expressamente mencionadas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 927, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 928, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requerida por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 929, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre os critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 930, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 931, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 932, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), de que trata o inciso XXX do art. 19 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 933, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a habilitação do candidato ou condutor estrangeiro para direção de veículos em território nacional;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 934, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o registro e o licenciamento de ciclomotores e ciclo-elétricos no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 935, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre os requisitos de segurança para o transporte de blocos e chapas serradas de rochas ornamentais;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 936, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de dispositivo de aviso de não afivelamento dos cintos de segurança;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 937, DE 28 DE MARÇO DE 2022 Dispõe sobre o dispositivo de acoplamento mecânico para reboque (engate) utilizado em veículos com peso bruto total de até 3.500 kg e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 938, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 939, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros tipo micro-ônibus, categoria M2, de fabricação nacional e importado;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 940, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 941, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular a ser realizada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, habilitada para a prestação dos serviços de vistoria veicular;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 942, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece as exigências sobre a análise, comparação e transporte de material siderúrgico para veículos rodoviários e de carga;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 943, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece requisitos mínimos de



segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 944, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o dispositivo auxiliar de identificação veicular;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 945, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 946, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 947, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre ciclomotores, equipamento de mobilidade individual autopropelido, bicicleta com motor auxiliar e os equipamentos obrigatórios necessários a condução nas vias públicas abertas ao trânsito;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 948, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os requisitos técnicos para o emprego de película retrorrefletiva em veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 949, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os requisitos de proteção aos ocupantes de veículos em casos de impacto lateral contra barreira deformável e em casos de impacto lateral em poste. 50000.036382/2021-11;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 950, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica veicular nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 951, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 952, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 953, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os requisitos técnicos de fabricação e instalação do protetor lateral para veículos de carga;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 954, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema de controle de estabilidade nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 e O4 novos saídos de fábrica, nacionais e importados;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 955, DE 28 DE MARÇO DE 2022: Dispõe sobre o transporte de cargas ou bicicletas nas partes externas dos veículos dos tipos automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 956, DE 17 DE MAIO DE 2022: Estabelece os requisitos para produção de veículos tipo semirreboque com eixo elétrico auxiliar e sua instalação;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 957, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre os requisitos para registro e licenciamento de veículo de coleção;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 958, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre os limites de emissões de gases e partículas pelo escapamento de veículos automotores, sua fiscalização pelos agentes de trânsito, requisitos de controle de gases do cárter e sons produzidos por equipamentos utilizados em veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 959, DE 17 DE MAIO DE 2022: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3, de fabricação nacional e importados;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 960, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre os requisitos de segurança de vidros, a visibilidade para fins de circulação, o uso de vidros em veículos blindados e o uso de medidores de transmitância luminosa;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 961, DE 17 DE MAIO DE 2022: Estabelece requisitos técnicos de acessibilidade para os veículos de transporte coletivo de passageiros e os procedimentos para a indicação do nível de acessibilidade no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo em meio digital (CRLV-e);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 962, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Mato Grosso;



RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 963, DE 17 DE MAIO DE 2022: Estabelece os requisitos mínimos de segurança para rodas especiais de veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 964, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag, na parte frontal, para o condutor e o passageiro do assento dianteiro, dos veículos das categorias M1 e N1;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 965, DE 17 DE MAIO DE 2022: Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 966, DE 17 DE MAIO DE 2022: Dispõe sobre os requisitos técnicos dos espelhos retrovisores de veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 967, DE 17 DE MAIO DE 2022: Estabelece critérios para a baixa do registro de veículos, bem como os prazos para efetivação;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 968, DE 20 DE JUNHO DE 2022: Estabelece o critério de identificação de veículos, a que se refere o art. 114 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 969, DE 20 DE JUNHO DE 2022: Dispõe sobre o sistema de Placas de Identificação de Veículos (PIV) registrados no território nacional;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 970, DE 20 DE JUNHO DE 2022: Dispõe sobre as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, de iluminação e seus dispositivos, bem como sobre o uso de lanternas especiais em veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 971, DE 20 DE JUNHO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 254, de 25 de março de 2022, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Rio de Janeiro;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 972, DE 20 DE JUNHO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 258, de 19 de maio de 2022, que dispõe sobre os prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, por força das medidas de enfrentamento da pandemia de Covid-19 no Estado do Piauí;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 973, DE 18 DE JULHO DE 2022: Institui o Regulamento de Sinalização Viária;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 974, DE 18 DE JULHO DE 2022: Altera Resolução CONTRAN nº 872, de 13 de setembro de 2021, que estabelece os requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) com Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar, para dispor sobre a capacitação do condutor dessa CVC;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 975, DE 18 DE JULHO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 257, de 4 de maio de 2022, que dispõe sobre o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNP);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 976, DE 18 DE JULHO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 259, de 26 de maio de 2022, que altera a Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021, que regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 977, DE 18 DE JULHO DE 2022: Altera a Resolução CONTRAN nº 941, de 28 de março de 2022, que estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular a ser realizada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, habilitada para a prestação dos serviços de vistoria veicular;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 978, DE 5 DE SETEMBRO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 262, de 8 de junho de 2022, que altera a Resolução CONTRAN nº 587, de 23 de março de 2016, que estabelece critérios para o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 979, DE 5 DE SETEMBRO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 261, de 8 de junho de 2022, que altera a Resolução CONTRAN nº 928, de 28 de março de 2022, que estabelece critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 980, DE 23 DE SETEMBRO DE 2022: Estabelece a mensagem, os



temas e o cronograma das campanhas educativas de trânsito a serem realizadas de janeiro a dezembro de 2023;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 981, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 263, de 7 de outubro de 2022, que altera a Resolução CONTRAN nº 948, de 28 de março de 2022, que estabelece os requisitos técnicos para o emprego de película retrorrefletiva em veículos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 983, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 265, de 8 de novembro de 2022, que dispõe sobre a prorrogação de prazos previstos na Resolução CONTRAN nº 789, de 18 de junho de 2020, que consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 984, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Dispõe sobre a implementação do sistema de livre passagem (free flow) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 985, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 986, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN nº 973, de 18 de julho de 2022, que institui o Regulamento de Sinalização Viária;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 987, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Altera a Resolução CONTRAN nº 953, de 28 de março de 2022 que estabelece os requisitos técnicos de fabricação e instalação de protetor lateral para veículos de carga;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 988, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Altera a Resolução CONTRAN nº 37, de 21 de maio de 1998, que fixa normas de utilização de alarmes sonoros e outros acessórios de segurança contra furto ou roubo para os veículos automotores, na forma do art. 229 do Código de Trânsito Brasileiro;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 989, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022: Altera a Resolução CONTRAN nº 960, de 17 de maio de 2022, que dispõe sobre os requisitos de segurança de vidros, a visibilidade para fins de circulação, o uso de vidros em veículos blindados e o uso de medidores de transmitância luminosa;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 990, DE 19 DE ABRIL DE 2023: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 267, de 27 de fevereiro de 2023, que altera a Resolução CONTRAN nº 872, de 13 de setembro de 2021, que estabelece os requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) com Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 991, DE 19 DE ABRIL DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 918, de 28 de março de 2022, que consolida as normas sobre os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 992, DE 15 DE JUNHO DE 2023: Referenda a Deliberação CONTRAN nº 266, de 17 de fevereiro de 2023, que prorroga o prazo de validade da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), Permissão Para Dirigir (PPD) e Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de condutores habilitados pelo órgão executivo de trânsito do Estado do Pará;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 993, DE 15 DE JUNHO DE 2023: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e relaciona o índice de regulamentações sobre segurança veicular aplicáveis;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 994, DE 15 DE JUNHO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, e dá outras providências;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 995, DE 15 DE JUNHO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 587, de 23 de março de 2016, que estabelece critérios para o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 996, DE 15 DE JUNHO DE 2023: Dispõe sobre o trânsito, em via pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 997, DE 14 DE SETEMBRO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 951, de 28 de março de 2022, que estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos



automotores;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 998, DE 14 DE SETEMBRO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021, que regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 999, DE 14 DE SETEMBRO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 809, de 15 de dezembro de 2020, que dispõe sobre os requisitos para emissão do Certificado de Registro de Veículo (CRV), do Certificado de Licenciamento Anual (CLA) e do comprovante de transferência de propriedade em meio digital;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.000, DE 14 DE SETEMBRO DE 2023: Estabelece a mensagem, os temas e o cronograma das campanhas educativas de trânsito a serem realizadas de janeiro a dezembro de 2024;

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.001, DE 14 DE SETEMBRO DE 2023: Altera a Resolução CONTRAN nº 789, de 18 de junho de 2020, que consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

4. Consoante se infere, muitas das referidas Resoluções foram editadas para atender à exigência do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que determinou a revisão e consolidação de todos os atos normativos inferiores a decreto, elaboradas por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Outras Resoluções foram publicadas para referendar Deliberações que atenderam a demandas excepcionais decorrentes da pandemia de COVID-19.

5. A SENATRAN, por sua vez, no mesmo período em referência, editou diversas Portarias, sendo que, em sua grande maioria, de natureza administrativa, com efeitos concretos, voltadas a disciplinar situação específica e com destinatários individualizados.

6. Nesse sentido, das Portarias editadas no período questionado, detectamos que 18 (dezoito) podem ser classificadas como de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, todas precedidas de Análise de Impacto Regulatório (AIR) ou Parecer de Dispensa de AIR, conforme listado a seguir:

PORTARIA Nº 1.554, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2022: Estabelece os requisitos e os procedimentos referentes ao programa de rotulagem veicular de segurança de que trata o Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, que regulamenta os requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no País;

PORTARIA Nº 1.550, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2022: Institui a Agenda Regulatória da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e o respectivo Manual de Procedimentos;

PORTARIA (SENATRAN) Nº 1.477, DE 1º DE NOVEMBRO DE 2022: Altera o Anexo IV - Tabela de Códigos de Enquadramentos das Infrações, da Portaria SENATRAN nº 354, de 31 de março de 2022;

PORTARIA Nº 1.230, DE 13 DE SETEMBRO DE 2022: Altera o Anexo IV - Tabela de Códigos de Enquadramentos das Infrações, da Portaria SENATRAN nº 354, de 31 de março de 2022;

PORTARIA Nº 1.043, DE 11 DE AGOSTO DE 2022: Consolida as normas que tratam do modelo da Permissão Internacional para Dirigir (PID) e dos procedimentos para a homologação de entidades com a finalidade de expedição da PID;

PORTARIA (SENATRAN) Nº 997, DE 2 DE AGOSTO DE 2022: Estabelece os requisitos técnicos, especificações e condições para homologação de sistema informatizado (software) do Talão Eletrônico, e regulamenta o procedimento para o seu uso na lavratura do Auto de Infração de Trânsito;

PORTARIA Nº 990, DE 1º DE AGOSTO DE 2022: Estabelece o procedimento para homologação de veículos e equipamentos veiculares, concessão do código de marca/modelo/versão de veículos do Registro Nacional de Veículos Automotores e emissão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para efeito de pré-cadastro, registro e licenciamento no Sistema Nacional de Trânsito (SNT);

PORTARIA Nº 989, DE 1º DE AGOSTO DE 2022: Estabelece os procedimentos para cadastramento dos instaladores/fabricantes de equipamentos veiculares (carroçaria) e emissão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para efeito de complementação do pré-cadastro no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM);

PORTARIA Nº 985, DE 29 DE JULHO DE 2022: Estabelece as regras e a padronização de documentos para arrecadação de multas por infração ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e para retenção, recolhimento e prestação de informações a respeito dos 5% (cinco por cento) do valor



arrecadado das multas de trânsito destinados à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET);

PORTARIA Nº 982, DE 28 DE JULHO DE 2022: Estabelece os procedimentos para o credenciamento de empresa interessada em produzir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a Permissão Internacional para Dirigir (PID);

PORTARIA Nº 968, DE 25 DE JULHO DE 2022: Estabelece os procedimentos de coleta e armazenamento de dados biométricos dos condutores e constituição do banco de imagens do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH);

PORTARIA Nº 967, DE 25 DE JULHO DE 2022: Estabelece os procedimentos para o credenciamento de Instituição Técnica Licenciada (ITL) e os critérios para execução da Inspeção Técnica Veicular (ITV) nos veículos de transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros;

PORTARIA Nº 966, DE 25 DE JULHO DE 2022: Dispõe sobre o Curso de Agente de Trânsito para profissionais que executem as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

PORTARIA Nº 965, DE 25 DE JULHO DE 2022: Estabelece instruções para a instalação e funcionamento das Instituições Técnicas Licenciadas (ITL) e Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais (ETP), para a prestação do serviço de inspeção veicular e emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV);

PORTARIA Nº 922, DE 20 DE JULHO DE 2022: Estabelece os procedimentos para acesso aos dados dos sistemas e subsistemas informatizados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN);

PORTARIA Nº 357, DE 31 DE MARÇO DE 2022: Revoga expressamente Portarias editadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, em observância ao art. 8º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019;

PORTARIA Nº 354, DE 31 DE MARÇO DE 2022: Estabelece os campos e informações mínimas que devem compor o Auto de Infração de Trânsito (AIT);

PORTARIA (SENATRAN) Nº 4, DE 3 DE JANEIRO DE 2023: Altera o Anexo IV - Tabela de Códigos de Enquadramentos das Infrações, da Portaria SENATRAN nº 354, de 31 de março.

7. Nessa linha de intelecção, o Decreto nº 10.411, de 2020, que regulamenta a Análise de Impacto Regulatório (AIR), estabelece, em seu art. 3º, § 2º, que os atos normativos de natureza administrativa, cujos efeitos sejam restritos ao âmbito interno do órgão ou da entidade; aqueles de efeitos concretos, destinados a disciplinar situação específica, cujos destinatários sejam individualizados; e aqueles que visem consolidar outras normas sobre matérias específicas, sem alteração de mérito, não necessitam ser precedidos de AIR.

8. Dessa forma, em que pese a edição de diversas Resoluções e Portarias no período questionado pelos Parlamentares, nem todas foram precedidas de AIR, com espeque no que dispõe o art. 3º, § 2º, incisos I, II e VI do Decreto nº 10.411, de 2020:

Art. 3º A edição, a alteração ou a revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional será precedida de AIR.

.....

§ 2º O disposto no caput não se aplica aos atos normativos:

I - de natureza administrativa, cujos efeitos sejam restritos ao âmbito interno do órgão ou da entidade;

II - de efeitos concretos, destinados a disciplinar situação específica, cujos destinatários sejam individualizados;

III - que disponham sobre execução orçamentária e financeira;

IV - que disponham estritamente sobre política cambial e monetária;

V - que disponham sobre segurança nacional; e

VI - que visem a consolidar outras normas sobre matérias específicas, sem alteração de mérito.

9. Outrossim, algumas AIR também foram dispensadas, mediante Parecer de Dispensa de AIR (§ 1º do art. 4º do Decreto nº 10.411, de 2020), em virtude da subsunção do caso concreto ao que preceitua o art. 4º, incisos II, III, IV, VI, VII do Decreto nº 10.411, de 2020, *litteris*:

Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/consultaArquivo?doc=2369704>

Nota Técnica 1263 (17/19/2023)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 12

2369704

I - urgência;

II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias;

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

IV - ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito;

V - ato normativo que vise a preservar liquidez, solvência ou higidez:

a) dos mercados de seguro, de resseguro, de capitalização e de previdência complementar;

b) dos mercados financeiros, de capitais e de câmbio; ou

c) dos sistemas de pagamentos;

VI - ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais;

VII - ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios; e

VIII - ato normativo que revise normas desatualizadas para adequá-las ao desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente, nos termos do disposto no [Decreto nº 10.229, de 5 de fevereiro de 2020](#).

§ 1º Nas hipóteses de dispensa de AIR, será elaborada nota técnica ou documento equivalente que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo.

10. No entanto, é fato que as Notas Técnicas contendo as Análises de Impacto Regulatório, bem como aquelas com os fundamentos de suas respectivas dispensas, não foram disponibilizadas no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, motivo pelo qual, conforme requisitado, anexamos os documentos em comento à presente manifestação, relacionando-os em 4 partes, para facilitar a colação aos autos, da seguinte forma:

I - Documento Super nº 7704132 - AIR de Resoluções do Contran - Parte 1;

II - Documento Super nº 7704134- AIR de Resoluções do Contran - Parte 2;

III - Documento Super nº 7704136 - AIR de Resoluções do Contran - Parte 3; e

IV - Documento Super nº 7704139 - AIR de Portarias da Senatran.

11. Informamos, ainda, que serão promovidos os ajustes necessários no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes para que as Notas Técnicas referenciadas sejam disponibilizadas.

12. Outrossim, a SENATRAN está estudando aprimoramentos aos ritos normativos, de forma a aperfeiçoar os instrumentos de governança regulatória. Os resultados deste trabalho serão oportunamente divulgados.

13. Do exposto, estas são as informações a serem prestadas no processo, sugerindo-se o encaminhamento dos autos à Secretaria Executiva, para providências subsequentes.

LAÍS VIEIRA DE OLIVEIRA

Técnico de Nível Superior

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA

Coordenadora-Geral

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário.

BASÍLIO MILITANI NETO

Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ArquivoTerc=2369704>

Nota Técnica 1265 (17-19498)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 13

2369704

De acordo. Encaminhe-se na forma proposta.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO

Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenadora-Geral de Regulação**, em 03/11/2023, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Lais Vieira de Oliveira, Técnico de Nível Superior**, em 06/11/2023, às 09:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Basilio Militani Neto, Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 07/11/2023, às 22:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 08/11/2023, às 16:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7719496** e o código CRC **0BB6A26F**.



Referência: Processo nº 50000.030325/2023-90



SEI nº 7719496

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar

Brasília/DF, CEP 70044-902

Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ArquivoTeor=2369704>



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 1597/2023/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

À Senhora

MILENA SANTOS DE ANDRADE

Chefe da Assessoria Especial de Comunicação Social
Assessoria Especial de Comunicação Social - AESCOM
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor

BRUNO LEITÃO PRAXEDES

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Publicação de Relatórios de Análise de Impacto Regulatório - AIR no site do Ministério dos Transportes - MT / Requerimento de Informação nº 2470/2023, de autoria dos Deputados Adriana Ventura, Gilson Marques e Marcel Van Hatten.

Referência: Processo MT nº 50000.030325/2023-90

Senhora Chefe da Assessoria Especial de Comunicação Social,

1. Cumprimentando-a cordialmente, faço referência ao Requerimento de Informação nº 2470/2023 (7635608), de autoria dos Deputados Adriana Ventura - NOVO/SP, Gilson Marques - NOVO/SC e Marcel Van Hatten - NOVO/RS, que “requerem informações sobre o cumprimento pela pasta do art. 5ª da Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019, e dos dispositivos do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, relacionados à análise de impacto regulatório - AIR”.

2. Os Parlamentares efetuaram os seguintes questionamentos:

1. No site do Ministério dos Transportes, no menu “Análise de Impacto Regulatório (AIR)”, consta o ícone “Relatórios de AIR”. No entanto, só é possível encontrar dois relatórios de AIR relativos a temas do departamento de trânsito. Sobre o assunto, perguntamos:

1.1. Quantas e quais normas de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados foram editadas pela pasta no período compreendido entre 14 de outubro de 2021 e a data corrente - 4 de outubro de 2023?

1.2. Por que as notas técnicas de AIR referentes a outros departamentos da pasta não constam do site? Solicitamos o envio das referidas notas técnicas, caso tenham sido produzidas.

2. No site do Ministério dos Transportes, no menu “Análise de Impacto Regulatório (AIR)”, consta o ícone “Dispensas de AIR”, onde supostamente deveriam estar as notas técnicas de dispensa de análise de impacto regulatório da pasta. No entanto, não é possível encontrar notas técnicas nos ícones dos departamentos. Solicitamos o envio das referidas notas técnicas, caso tenham sido produzidas.

Sobre o assunto, informo que o Departamento de Outorgas Rodoviárias desta Secretaria -



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2369704>

Ofício 1597 (7635608)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 15

2369704

DOUT/SNTR expediu, no período compreendido entre 14 de outubro de 2021 e 04 de outubro de 2023, os Relatórios de Análise de Impacto de Regulatório (AIR) listados a seguir:

- Relatório de AIR (7798183) à Portaria nº 929/2022 (5879575);
- Relatório de AIR (7798217) à Res. CONTRAN 984/22 (6630427);
- Relatório de AIR (7798235) à Res. CONTRAN nº 984/22 (6630427);
- Relatório de AIR (7798256) à Portaria nº 995/2023 (7659837); e
- Relatório de AIR (7798270) à Portaria nº 848/2023 (7478776).

4. Desta forma, solicito que tais relatórios sejam devidamente publicados no site do Ministério dos Transportes - MT, no menu "*Análise de Impacto Regulatório (AIR)*", com a maior brevidade possível.

5. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para demais esclarecimentos e providências que se façam necessárias.

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 28/11/2023, às 15:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7801745** e o código CRC **24690CCD**.



Referência: Processo nº 50000.030325/2023-90



SEI nº 7801745

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2369704>

Ofício 1597 (7801745)

SEI 50000.030325/2023-90 / pg. 16

2369704



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OFÍCIO Nº 769/2023/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

À
ASSESSORIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL - AESCOM
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

À
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS - AESPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Publicação de Relatórios de Análise de Impacto Regulatório (AIR) no site do Ministério dos transportes.

Senhor(a) Chefe da Assessoria,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao Requerimento de Informação nº 2470/2023 (SUPER nº 7635608), de autoria dos Deputados Adriana Ventura (NOVO/SP), Gilson Marques (NOVO/SC) e Marcel Van Hatten (NOVO/RS), que “requerem informações sobre o cumprimento pela pasta do art. 5ª da Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019, e dos dispositivos do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, relacionados à análise de impacto regulatório (AIR)”.

2. Sobre o assunto, informo que no período compreendido entre 14 de outubro de 2021 e 04 de outubro de 2023, foram expedidos os seguintes documentos:

2.1. Normas de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados:
- Portaria nº 1324, de 29 de setembro de 2022 - Programa Frota Ferroviária Verde: dispensada de Análise de Impacto Regulatório por ser caracterizada como Ato Normativo de baixo impacto (SUPER Nº 7818195).

2.2. Relatórios de Análise de Impacto Regulatório:
- Relatório de AIR (SUPER nº 7816929), referente a revisão e atualização de investimentos em contratos prorrogados antecipadamente (Minuta de Portaria SUPER nº 7816941). Cumpre esclarecer que o motivo de não ter sido publicada AIR deve-se ao fato de não ter sido publicada a Portaria, até a presente data, não havendo, portanto, efeito normativo.

- Relatório de AIR (SUPER nº 7816954), referente a alternativas regulatórias para a Malha Nordeste (Nota Técnica SUPER nº 7816962);

3. Desta forma, encaminho em anexo os referidos relatórios para subsidiar resposta ao Requerimento de Informação nº 2470/2023 e solicito providências para que a respectiva documentação seja devidamente publicada no site do Ministério dos Transportes, no menu "Análise de Impacto Regulatório



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadecassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Ofício 769 (7818581)

SEI 50006.030325/2023-90 / pg. 17

2369704

4. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para demais esclarecimentos e providências que se façam necessárias.

Anexos: I - Relatório de AIR (SUPER nº 7816929)
II - Minuta de Portaria (SUPER nº 7816941)
III - Relatório de AIR (SUPER nº 7816954)
III - (Nota Técnica SUPER nº 7816962)

Atenciosamente,

MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO
Secretária Nacional de Transporte Ferroviário - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Secretária Nacional de Transporte Ferroviário Substituta**, em 04/12/2023, às 10:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7818981** e o código CRC **61313A05**.



Referência: Processo nº 50000.030325/2023-90



SEI nº 7818981

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

SEI 50000.030325/2023-90

2369704 / pg. 18

2369704



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 22 de junho de 2022.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. O presente processo versa sobre proposta de revogação das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021, com o intuito de publicar uma nova portaria com a revisão e consolidação dos critérios contidos em ambas, em razão dos fundamentos abaixo expostos e em atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

1.2. Em suma, o intuito do normativo é estabelecer procedimentos claros para a celebração de convênios de delegação de rodovias federais relacionados à programas de concessão sob responsabilidade de entes subnacionais, bem como melhor disciplinar a supervisão, pela União, desses convênios, com base na necessária diferenciação entre as competências legais e regimentais do Ministério da Infraestrutura e do DNIT.

1.3. Ademais, a nova portaria aborda os critérios para a alienação, por meio de doação, de trechos de rodovias federais aos Municípios, Estados da Federação e Distrito Federal, em observância ao Art. 18 da Lei nº 12.379/2011 e ao Art. 4º do Decreto nº 8.376/2014.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O modo rodoviário está consolidado como principal meio de transporte de mercadorias e pessoas no país, sendo que os corredores logísticos mais relevantes são de responsabilidade da União e dos Estados, existindo ainda algumas estradas de importância local que são de responsabilidade dos municípios.

2.2. A atuação integrada entre os entes federativos em projetos de melhorias em infraestrutura de rodovias tem se mostrado cada vez mais relevante, principalmente em razão da crise fiscal e dos baixos níveis de orçamento disponibilizados aos órgãos de infraestrutura no país. Para tanto, dois instrumentos são utilizados para que os entes federativos compartilhem seus trechos de rodovias para que sejam utilizados em projetos de investimentos de outros entes federativos, quais sejam, (i) alienação de trechos de rodovias e (ii) delegação de trechos de rodovias. O primeiro instrumento tem o condão de transferir, **por prazo indeterminado**, a competência a outro ente federativo sobre a exploração de determinado segmento da rodovia, caracterizando a alienação de trecho rodoviário. O segundo constitui a transferência, **por prazo determinado**, a outro ente federativo, da competência para exploração de determinado segmento da rodovia, caracterizando a delegação de trecho rodoviário, que, no caso em questão, normalmente ocorre com o objetivo de incluir determinado trecho de rodovia em projetos de outorgas à iniciativa privada.

2.3. Sob o ponto de vista da União, o instituto da delegação apresenta uma série de peculiaridades em razão de sua natureza patrimonial, visto contemplar a transferência de ativos da União (rodovia e seus elementos de infraestrutura instalados) para administração de outro ente federativo por tempo determinado, ou vice versa, no caso de a União postular a delegação de trecho de rodovia estadual ou municipal para compor projeto de concessão de sua responsabilidade. O fato de o ente federativo delegatário recepcionar os bens patrimoniais da rodovia do ente federativo delegante torna obrigatória a manutenção e conservação da rodovia, garantindo que ao final do período da delegação, estes retornem em



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg.autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704

2369704

condições iguais ou superiores para o ente delegante.

2.4. Atualmente, o Ministério da Infraestrutura possui 2 normativos que impactam diretamente na relação entre os entes federativos partícipes em convênios de delegação de rodovias federais para outros entes federativos, quais sejam as Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021. A Portaria nº 457/2018 estabelece procedimentos relativos a instrumentos de delegação aos Municípios, Estados da Federação e Distrito Federal envolvendo a malha rodoviária federal e constitui Comissão Permanente para o acompanhamento e implementação das ações correlatas. A Portaria nº 96/2018, por sua vez, estabelece os procedimentos para a transferência e recebimento de bens públicos vinculados à delegação da administração ou à outorga para exploração de rodovias federais.

2.5. A Portaria nº 457/2018 foi editada e publicada no âmbito de um plano de ação do Ministério da Infraestrutura para atendimento ao Acórdão do TCU nº 1.422/2017, que trouxe a seguinte determinação a este Ministério: *"passe a exercer a supervisão, a coordenação e o controle sobre os contratos de concessão de rodovias federais administrados pelo Estado do Paraná por força dos Convênios nºs 2, 3, 4, 5, 6 e 7, todos de 1996, por meio da análise e manifestação formal sobre o conteúdo e o impacto de eventuais minutas de alterações nas avenças que lhe sejam submetidas pelo delegatário"*. Entende-se que a diretriz do Acórdão em pauta constituiu um comando específico ao caso concreto do Estado do Paraná, em que, diante dos problemas apontados na investigação, se identificou a necessidade de supervisão sobre os contratos de concessão estaduais estabelecidos sobre o patrimônio rodoviário federal.

2.6. Os convênios de delegação nºs 2, 3, 4, 5, 6 e 7, todos de 1996, relacionados ao Programa Estadual de Concessões do Paraná, e que foram objetos do Acórdão nº 1.422/2017, foram encerrados em novembro de 2021, tendo sido elaborado o Relatório Final para seu encerramento, o qual foi submetido à análise da Consultoria Jurídica deste Ministério, que, por meio do Parecer nº 00773/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (SEI 5083189), concluiu não haver óbice do ponto de vista jurídico. Atualmente, as únicas atividades que restam pendentes dos convênios de delegação paranaenses são a assinatura dos Termos de Arrolamento e Reversão dos bens à União, bem como a avaliação do DNIT quanto às condições de funcionalidade e condições estruturais dos trechos de rodovias federais objeto da devolução à União.

2.7. Uma vez cumpridas as determinações do referido Acórdão, faz-se necessário, nesse ponto, discorrer sobre a distinção existente entre os institutos da Delegação e da Concessão Pública.

2.8. A Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, autoriza a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração para fins de exploração de rodovias e portos federais. Verifica-se que a Lei apenas confere a prerrogativa ao Ministério, sem estabelecer critérios ou condições para que as delegações sejam feitas. Desta feita, os procedimentos a serem seguidos podem ser disciplinados no âmbito infralegal, como é o caso da Portaria em comento, datada de 2018.

2.9. Após delegadas ao ente da federação, ou seja, após ocorrida esta espécie de descentralização, o ente subnacional poderá então realizar a exploração e gestão da rodovia por meio de contrato de concessão pública, precedido de licitação própria. Neste contrato de concessão, o **ente da federação atuará como Poder Concedente**, sendo responsável por todo o certame licitatório e pela consequente gestão e fiscalização do contrato de concessão pública decorrente.

2.10. Tem-se assim duas relações jurídicas distintas: a primeira que trata do vínculo jurídico advindo dos convênios de delegação, fundamentada na Lei nº 9.277/1996, **de natureza patrimonial**, cujas obrigações são estabelecidas entre os partícipes: União (MINFRA) e Estado, município ou Distrito Federal; e a segunda, que trata do vínculo jurídico originado do contrato de concessão a ser firmado pelo ente da federação para fins de exploração da rodovia delegada, cujas obrigações são estabelecidas entre a mencionada unidade da federação e a concessionária.

2.11. Entende-se, portanto, que o Ministério não tem competência para fiscalizar contrato firmado por outro ente político e empresa privada, uma vez que, se assim proceder, ultrapassará os limites de sua atuação. Com efeito, vale registrar que, de acordo com a Constituição, art. 18, o Estado-Membro goza da mesma autonomia da União, Município e Distrito Federal. Desse modo, não pode a União interferir em assunto da alçada do Estado, sob pena de ofensa ao princípio federativo.

2.12. No entanto, não se pode desconsiderar que, apesar da delegação, a titularidade do patrimônio rodoviário federal continua sendo da União. Assim, a distinção clara das competências, bem como a definição das obrigações e vínculos gerados pelo Convênio de Delegação e pelo Contrato de



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2369704-9E2670902023032562023-90> / pg. 20

Concessão Estadual, não abstém a União da responsabilidade sobre o seu patrimônio, servindo como norte para a revisão normativa ora proposta.

2.13. Aclarados esses pontos, e, considerando que os convênios de Delegação do Paraná, que ensejaram a edição da Portaria nº 457, de 23 de julho de 2018, encontram-se encerrados, torna-se necessário revisar este normativo de forma a melhor alinhar a atuação da União na celebração e monitoramento de convênios de delegação de rodovias federais às competências legais do Ministério da Infraestrutura, do DNIT e dos demais entes da federação.

2.14. Além disso, a Portaria nº 457/2018 previu uma série de procedimentos de controle da União para as ações iniciais, de monitoramento e ações finais em um convênio de delegação de rodovias. No entanto, do início do período de vigência da referida Portaria, em julho de 2018, até esse momento, foi observado que diversas atividades previstas na referida Portaria se mostraram anacrônicas e pouco eficientes, constituindo em desestímulo à celebração de novos convênios de delegação entre a União e outros entes federativos, além de implementar uma série de procedimentos burocráticos que impedem a celeridade e eficácia da gestão dos convênios de delegação pelo Ministério da Infraestrutura.

2.15. Isto posto, e considerando o Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto, propõe-se a edição de um novo normativo com o intuito de esclarecer a relação existente e as atribuições de cada parte signatária dos convênios de delegação de rodovias federais, notadamente a União, na figura do Ministério da Infraestrutura e de sua entidade vinculada DNIT, e os entes subnacionais.

2.16. Ainda, por se tratar de temas relacionados, entende-se ser apropriado consolidar o normativo em comento junto à Portaria nº 96, de 2 de agosto de 2021, que versa sobre procedimentos para a transferência e reversão de bens públicos vinculados à delegação ou à concessão de rodovias federais.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

3.1. A Portaria nº 457/2018, por estabelecer procedimentos a instrumentos de delegação de rodovias federais a outros entes federativos, afeta, além da União, como delegante de suas rodovias, os Estados, Distrito Federal e Municípios, como delegatários de eventuais convênios de delegação de rodovias vigentes e que venham a ser celebrados no futuro pela União e estes entes federativos. Além dos entes federativos envolvidos nos convênios de delegação, os órgãos de infraestrutura envolvidos em cada instância federativa, como o Ministério da Infraestrutura e DNIT pela União, bem como as Secretarias de Infraestruturas e órgãos executivos rodoviários estaduais ou municipais, também são afetados pelos procedimentos elencados na referida Portaria.

3.2. Os entes federativos (União, Estados, Distrito Federal e municípios) são impactados diretamente pelas dificuldades enfrentadas para celebrar novos convênios de delegação de rodovias federais para utilizar em seus respectivos projetos de contratos de concessão, visto que a referida Portaria prevê procedimentos rígidos para avaliação da União dos referidos projetos de concessão, reduzindo a autonomia federativa e administrativa prevista na Constituição Federal.

3.3. A permanência do *status quo* poderá ocasionar redução significativa de novos interessados na celebração de convênios de delegação de rodovias federais, podendo impactar na viabilidade de novos projetos de infraestruturas em rodovias, e consequentemente reduzindo o potencial da infraestrutura rodoviária prestar o suporte adequado para o escoamento da produção agrícola, industrial e de serviços em todo o território nacional.

3.4. Os órgãos de infraestrutura da União e Entes federativos envolvidos nas ações iniciais, de monitoramento e acompanhamento, e ações finais de determinado convênio de delegação também são diretamente impactados pela Portaria nº 457/2018, visto que o normativo prevê uma série de procedimentos e ações em excesso para o controle da União, não apenas da gestão dos seu patrimônio pelos entes federativos, mas também da gestão dos contratos de concessão de rodovias de responsabilidade exclusiva dos respectivos poderes concedentes.

3.5. A permanência e rigidez dos procedimentos elencados na Portaria em tela tem o potencial de trazer ineficiências e externalidades negativas nas atividades ordinárias dos respectivos órgãos envolvidos, staque para os órgãos da União, que por centralizar a competência de fiscalização e coordenação das



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleis.autenticidade-assinatura.camara-leg.br/?codArquivoTeor=2369704.9E2670902023032562023-90> / pg. 21

ações de todos os convênios de delegação de rodovias federais ao longo do tempo, poderia colapsar suas atividades, a depender da quantidade de convênios vigentes simultaneamente em determinado momento.

3.6. A Portaria nº 96/2021, por estabelecer procedimentos para a transferência e recebimento de bens públicos vinculados à delegação da administração ou à outorga para exploração de rodovias federais, além de afetar os agentes citados no parágrafo anterior no momento de transferência e recebimento de bens públicos vinculados à delegação, afeta também a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e empresas concessionárias com contratos de concessão vigentes ou que venham a celebrar novo contrato de concessão no futuro. No entanto, o conteúdo original da Portaria nº 96/2021 foi essencialmente mantido no texto do novo ato normativo, tendo como alteração relevante apenas um novo procedimento para a transferência de bens de rodovias estaduais ou municipais para União em caso de assinatura de convênios de delegação para utilização destes ativos em projetos de novas outorgas de concessões à iniciativa privada.

3.7. Cabe ainda destacar que os usuários das rodovias federais são indiretamente impactados, visto que o desestímulo a novos convênios de delegação de rodovias federais impacta indiretamente a potencial realização de obras e prestação de serviços decorrentes de novos projetos de outorga a serem implementados pelos entes federativos.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. Inicialmente, é importante destacar as áreas de competência do Ministério da Infraestrutura, insculpidas no art. 1º do Decreto nº 10.788, de 06 de setembro de 2021:

- I - política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário;
- II - política nacional de trânsito;
- III - marinha mercante e vias navegáveis;
- IV - formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e execução e avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e das instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;
- V - formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;
- VI - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes;
- VII - elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;
- VIII - estabelecimento de diretrizes para a representação do País em organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados relativos às suas competências;
- IX - desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e das instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres em seu âmbito de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros; e
- X - aviação civil e infraestruturas aeroportuária e de aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério da Infraestrutura no **caput** compreendem:

I - a **formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais;**

(...)

4.2. Da leitura do excerto transcrito, verifica-se que o Ministério da Infraestrutura é responsável pela formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais relacionadas ao setor de transportes.

4.3. Por outro lado, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, autarquia federal vinculada a esta Pasta Ministerial, é responsável por **implementar**, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, conforme os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.



4.4. Nesse sentido, o DNIT detém competência para administrar os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, conforme Art. 82 da Lei 10.233:

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

(...)

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; ([Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015](#))

4.5. Além disso, conforme Decreto 8.489, de 10 de julho de 2015, o DNIT é o órgão **gestor e executor** da infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário integrante do Sistema Federal de Viação:

ANEXO I

ESTRUTURA REGIMENTAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

CAPÍTULO I

DA NATUREZA E COMPETÊNCIAS

Art. 1º O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, autarquia federal criada pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, patrimonial e financeira, com sede e foro na cidade de Brasília, Distrito Federal, é órgão gestor e executor, em sua esfera de atuação, da infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário do Sistema Federal de Viação, e tem por competências:

I - implementar a política estabelecida para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, de competência do Ministério dos Transportes, que compreende a sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, de acordo com os princípios e as diretrizes estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 2001](#);

4.6. Além disso, conforme Decreto 10.788, de 06 de setembro de 2021, o Departamento de Transporte Rodoviário - DTROD é o órgão da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura responsável por avaliar e propor condições para os convênios de delegação entre o Ministério e outros entes federativos ou empresas estatais, inclusive para fins de parcerias com o setor privado.

(...)

Art. 28. Ao Departamento de Transporte Rodoviário compete:

(...)

IV -acompanhar aspectos regulatórios do setor de transporte rodoviário;

V - acompanhar e supervisionar a gestão dos instrumentos de outorga de exploração e de prestação de serviços no setor de transporte rodoviário;

(...)

XII - avaliar e propor condições para os convênios de delegação entre o Ministério e outros entes federativos ou empresas estatais, inclusive para fins de parcerias com o setor privado;

4.7. Nota-se que é competência do DTROD propor condições para os convênios de delegação, bem como acompanhar os aspectos regulatórios do setor de transporte rodoviário, objetos da Portaria 457/2018 e Portaria 96/2021 respectivamente.

4.8. Além disso, não foi verificada competências concorrentes com outros órgãos da União acerca dos temas tratados nas duas portarias objetos desta análise, restando claro que o DTROD exerce legitimamente sua competência legal ao propor a alteração normativa das condições para os convênios de delegação, bem como dispor sobre procedimentos para transferência de bens em rodovias objeto de delegações ou concessões celebradas pela União.

4.9. No entanto, destacamos que alguns órgãos da União detêm competência regulatória sobre alguns temas tratados nas normas em discussão, como o tema relacionado às condições de rodovias federais em que o DNIT tem competência de legislar sobre os procedimentos



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2369704-9E2670902023032562023-90> / pg. 23

executivos necessários para delegar uma rodovia federal. Outro tema que cabe ser destacado são os relacionados aos procedimentos executivos para elaboração e atualização dos Termo de Arrolamento de Bens e transferência de bens em rodovias federais concedidas, cuja competência complementar cabe à ANTT.

4.10. Como a atualização legislativa proposta guarda pertinência dentro do escopo de competência legislativa do Minfra, e respeitando a competência complementar que cabe ao DNIT e ANTT, entendemos que não se apresentam conflitos potenciais com atribuições legais de outras instituições.

4.11. Sobre as recomendações ou determinações relevantes de outros órgãos governamentais, ressaltamos mais uma vez a existência das determinações elencadas no Acórdão nº 1422/2017 do Tribunal de Contas da União, em especial quanto ao item 9.4, em que o TCU dá ciência a ANTT e Ministério da Infraestrutura sobre a necessidade de articulação da União com o ente federativo durante as atividades iniciais e de execução dos convênios de delegação.

9.4. dar ciência à ANU e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil de que, por interpretação lógico-extensiva do disposto no art. 26, inciso VI, c/c os §§ 3º e 4º da Lei 10.233/2001, impõe àquela autarquia o dever de se articular com o ente delegatário, encarregado da administração de rodovia federal objeto de convênio de delegação, não apenas para publicação de editais, julgamentos de licitações e celebração dos contratos de concessão, mas para supervisão e controle da execução dos contratos de concessão em andamento, na forma descrita no subitem 9.2; e

4.12. O comando trazido no item 9.4 do Acórdão nº 1422/2017 foi percebido na presente atualização normativa nas ações de avaliação inicial da proposta de convênio de delegação, incluindo a avaliação do Ministério da Infraestrutura sobre a documentação básica do leilão (edital e seus anexos), bem como nas ações de monitoramento da gestão do patrimônio da rodovia pelo DNIT periodicamente.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Os objetivos gerais e específicos pretendidos com a proposta de revogação das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021, com o intuito de publicar uma nova portaria com a revisão e consolidação dos critérios contidos em ambas são:

Objetivos Gerais

- Atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto; e
- Aumentar a eficiência, eficácia e efetividade das atividades e procedimentos relacionadas aos convênios de delegação de rodovias federais, em especial nos órgãos administrativos da União, Ministério da Infraestrutura e DNIT.

Objetivos específicos

- Esclarecer a relação existente e as atribuições de cada parte signatária dos convênios de delegação de rodovias federais, notadamente a União, na figura do Ministério da Infraestrutura e de sua entidade vinculada DNIT, e os entes subnacionais, bem como nas ações relacionadas à transferência e arrolamento dos bens entre os entes federativos nos convênios de delegação e entre a União e empresas concessionárias nos procedimentos de outorgas de rodovias federais.

5.2. Entendemos que os objetivos gerais e específicos almejados são proporcionais à resolução do problema regulatório apresentado, bem como atendem a diversos objetivos estratégicos do Ministério da Infraestrutura, como (i) Aperfeiçoar processos, normativos e marcos regulatórios, (ii) Fortalecer a articulação institucional com os atores do setor, (iii) assegurar a qualidade da infraestrutura de transportes, (iv) incrementar a participação privada no setor, (v) aprimorar a governança, o compliance e a gestão corporativa, (vi) melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional e (vii) promover a segurança dos usuários das vias e bens transportados.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. **Alternativa 1:** a primeira alternativa de enfrentamento do problema regulatório identificado é a proposta de revogação das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021, com o intuito de publicar uma nova portaria com a revisão e consolidação dos critérios contidos em



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTermo=2369704.6E2670902023032562023-90> / pg. 24

ambas.

6.2. A nova Portaria tem o intuito de estabelecer procedimentos claros para a celebração de convênios de delegação de rodovias federais relacionados aos programas de concessão sob responsabilidade de entes subnacionais, bem como melhor disciplinar a supervisão, pela União, desses convênios, com base na necessária diferenciação entre as competências legais e regimentais do Ministério da Infraestrutura e do DNIT.

6.3. Ademais, a nova portaria aborda os critérios para a alienação, por meio de doação, de trechos de rodovias federais aos Municípios, Estados da Federação e Distrito Federal, em observância ao Art. 18 da Lei nº 12.379/2011 e ao Art. 4º do Decreto nº 8.376/2014, bem como permanece com as regras de arrolamento e transferência de bens relacionados a convênios de delegação e contratos de concessão de rodovias federais previstas originalmente na Portaria 96/2021.

6.4. **Alternativa 2:** a segunda alternativa de enfrentamento do problema regulatório identificado seria a contratação de maior quantidade de mão de obra pelo Ministério da Infraestrutura para enfrentar as atividades administrativas e procedimentos elencados na Portaria nº 457/2018 para a aprovação de novos convênios de delegação, acompanhamento da execução dos contratos de concessões estaduais decorrentes de cada convênio, bem como coordenação das ações finais preparativas para devolução dos bens ao ente federativo delegante.

6.5. **Alternativa 3:** a terceira alternativa de enfrentamento do problema regulatório identificado seria a permanência do *status quo*, em que seria mantida a vigência da Portaria nº 457/2018, com os atuais procedimentos relativos ao instrumentos de delegação aos entes federativos de rodovias federais, bem como da Portaria nº 96/2021, com os atuais procedimentos de arrolamento e transferência de bens em convênios de delegação e contratos de concessão de rodovias.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

7.1. Os principais impactos esperados caso seja implementada a alternativa 1 são os seguintes:

Impactos positivos

- Um impacto desejável é o **aumento de convênios de delegação de rodovias federais aos entes federativos** com interesse em modelarem projetos de concessões de rodovias com composição de trechos de rodovias federais delegadas (impacto positivo, desejável e indireto);
- **Melhora da qualidade da infraestrutura das rodovias federais** em razão do aumento do potencial de termos mais trechos de rodovias federais concedidas (impacto social, positivo, desejável e indireto);
- **Aumento dos investimentos em infraestrutura de rodovias federais** e consequentemente impacto indireto no crescimento econômico com o aumento dos incentivos para novos projetos de infraestrutura em parceria com a iniciativa privada (impacto econômico, desejável e indireto);
- **Redução de procedimentos e atividades administrativas no âmbito do Ministério da Infraestrutura** devido à maior racionalidade administrativa implementada pela redução do fardo regulatório no acompanhamento dos convênios de delegação (impacto positivo, desejável e direto);

Impactos negativos

- **Aumento de procedimentos e atividades administrativas no âmbito do DNIT**, devido à descentralização de atividades relacionadas ao acompanhamento patrimonial dos convênios de delegação, além das atividades já previstas para viabilizar o arrolamento e transferência de bens nas ações de convênios de delegação e contratos de concessões de rodovias federais (impacto negativo, não desejável e direto);

7.2. Os principais impactos esperados caso seja implementada a alternativa 2 são os seguintes:

Impactos positivos

umento da mão de obra disponível nas atividades de infraestrutura do Minfra, visto que os

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704.9E26709202303254023-90> / pg. 25

servidores contratados atuam nas diversas áreas de infraestrutura de rodovias de competência da SNTT (impacto positivo, desejável e direto);

Impactos negativos

- **Permanência de procedimentos e atividades administrativas ineficientes no âmbito do Ministério da Infraestrutura** devido à baixa racionalidade administrativa decorrente do fardo regulatório no acompanhamento dos convênios de delegação previstos atualmente na Portaria nº 457/2018 (impacto negativo, não desejável e direto);
- **Aumento das despesas correntes do ministério da infraestrutura** com a contratação via concurso público ou via contratos terceirizados de mão de obra qualificada (impacto negativo, não desejável e direto);
- **Custo de oportunidade pela não aplicação dos recursos a serem despendidos com mão de obra em outras atividades de investimentos de infraestrutura no país**, incorrendo em potencial negativo para a melhoria da infraestrutura de transportes nacional (impacto negativo, não desejável e indireto);
- **Redução da qualidade da infraestrutura das rodovias federais** em razão da redução do potencial de termos mais trechos de rodovias federais concedidas (impacto social, negativo, não desejável e indireto);
- **Redução dos investimentos em infraestrutura de rodovias federais** e consequentemente impacto indireto no crescimento econômico com a redução dos incentivos para novos projetos de infraestrutura em parceria com a iniciativa privada (impacto econômico, não desejável e indireto);

7.3. Os principais impactos esperados caso seja implementada a alternativa 3 são os seguintes:

Impactos positivos

- **Estabilidade regulatória nos normativos que tratam dos temas abordados na Portaria nº 457/2018 e nº 96/2021**, visto que quanto maior o período que a mesma norma permanece vigente sem alterações relevantes, maior o amadurecimento dos *stakeholders* envolvidos nos processos.

Impactos negativos

- **Permanência de procedimentos e atividades administrativas ineficientes no âmbito do Ministério da Infraestrutura**, devido à baixa racionalidade administrativa decorrente do fardo regulatório no acompanhamento dos convênios de delegação previstos atualmente na Portaria nº 457/2018 (impacto negativo, não desejável e direto);
- **Baixo quantidade de celebração de convênios de delegação de rodovias federais aos entes federativos** com interesse em modelarem projetos de concessões de rodovias com composição de trechos de rodovias federais delegadas (impacto negativo, não desejável e indireto);
- **Redução da qualidade da infraestrutura das rodovias federais** em razão da redução do potencial de termos mais trechos de rodovias federais concedidas (impacto social, negativo, não desejável e indireto);
- **Redução dos investimentos em infraestrutura de rodovias federais** e consequentemente impacto indireto no crescimento econômico com a redução dos incentivos para novos projetos de infraestrutura em parceria com a iniciativa privada (impacto econômico, não desejável e indireto);

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

8.1. No caso de se optar pela alternativa 1, os principais benefícios esperados são (i) a redução do fardo regulatório ocasionado pelos procedimentos relacionados aos convênios de delegação com rodovias federais atualmente exigíveis na Portaria nº 457/2018, (ii) o aumento dos incentivos para a celebração de novos convênios de rodovias federais com outros entes federativos com intenção de realizar investimentos de infraestrutura nessas vias e (iii) o potencial impacto na infraestrutura das rodovias federais e consequentemente na economia do país nos próximos anos.

A redução do fardo regulatório nas atividades de controle e supervisão dos convênios de

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleis-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704> 9E2670902023032562023-90 / pg. 26



delegação de rodovias federais beneficiará diretamente o governo federal, em especial suas áreas de infraestrutura responsáveis por operacionalizar os procedimentos (MINFRA e DNIT), visto que aumentará a eficiência e racionalidade administrativa dos órgãos em questão. Os benefícios (ii) e (iii), que poderão impactar na melhoria da infraestrutura das rodovias federais e consequente crescimento econômico do País, beneficiam indiretamente a sociedade, empresas e governos federais, estaduais e municipais, visto que permitirão melhor logística para o transportes de mercadorias e pessoas nas rodovias federais, permitindo incremento nos investimentos e renda nas regiões beneficiadas. Os benefícios esperados na infraestrutura e incrementos no PIB nacional que são esperados demonstram uma clara tendência de que a alternativa 1 aumente a efetividade do instituto de convênios de rodovias federais em relação ao seu benefício para a sociedade como um todo.

8.3. Sobre os custos que podem decorrer da alternativa 1, entende-se que a sociedade e empresas poderão ter que absorver gastos com tarifas de pedágio decorrentes dos investimentos e serviços prestados, visto que haverá um maior potencial de se materializar novos projetos de outorgas e concessão à iniciativa privada em rodovias federais pelo País.

8.4. **No caso de se optar pela alternativa 2**, o principal benefício esperado seria a maior disponibilidade de mão de obra de infraestrutura para realização das atividades e procedimentos administrativos no âmbito do Ministério da Infraestrutura, único beneficiado direto caso essa fosse a opção adotada.

8.5. Sobre os custos que podem decorrer da alternativa 2, entende-se que o principal custo seria o aumento nas despesas correntes com o incremento da mão de obra contratada para absorver os impactos das atividades e procedimentos exigidos na Portaria 457/2018. Tal incremento orçamentário impactaria o custo fiscal do governo, e indiretamente, as empresas e sociedade devido à pressão, no médio prazo, do aumento dos impostos. Além disso, a adoção dessa alternativa incorre em permanecer com a redução de incentivos para a celebração de novos convênios de delegação vigentes na atual redação da Portaria nº 457/2018, importando em um custo social indireto à sociedade e às empresas em razão da redução do potencial de melhoria da infraestrutura em rodovias federais.

8.6. A adoção da alternativa 2 demonstra claramente menor eficiência e racionalidade administrativa, visto que aumentaria o custo necessário para realizar os procedimentos e atividades no âmbito do Ministério da Infraestrutura. Além disso, essa alternativa representa menor efetividade para a sociedade e usuários das rodovias federais como um todo, pois reduz a expectativa de maiores investimentos e melhoria da infraestrutura rodoviária em rodovias federais da União.

8.7. **No caso de se optar pela alternativa 3**, o principal benefício esperado seria a estabilidade regulatória dos temas relacionados à convênios de delegação de rodovias federais para os demais entes federativos, cujos grupos beneficiados seriam principalmente os órgãos da União e entes federativos responsáveis pela execução dos procedimentos previstos na Portaria nº 457/2018.

8.8. Sobre os custos que podem decorrer da alternativa 3, entende-se que o principal custo seria a permanência da redução de incentivos para a celebração de novos convênios de delegação vigentes na atual redação da Portaria nº 457/2018, importando em um custo social indireto à sociedade e as empresas em razão da redução do potencial de melhoria da infraestrutura em rodovias federais. Além disso, temos um custo associado à ineficiência e baixa racionalidade administrativa inerentes na referida Portaria, impactando os órgãos da União e demais Entes Federativos envolvidos.

8.9. A adoção da alternativa 3 acarretará baixa eficiência e racionalidade administrativa, visto permanecer com os procedimentos burocráticos e ineficientes de controle e supervisão previstos na Portaria nº 457/2018. Além disso, assim como a alternativa 2, esta alternativa pressupõe menor efetividade para a sociedade e usuários das rodovias federais como um todo, pois reduz a expectativa de maiores investimentos e melhoria da infraestrutura rodoviária em rodovias federais da União.

Diante do exposto, quando comparados os possíveis impactos esperados pela adoção de cada alternativa (item 7) e verificados os benefícios e custos esperados por cada uma das possibilidades elencadas no item 6, **resta claro ser recomendável a adoção da alternativa 1**, com vistas a garantir maior eficiência e racionalidade administrativa, visando obter maior efetividade na execução da política pública de transportes nas rodovias federais.



9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Não foi identificado no cenário internacional exemplos semelhantes ao problema regulatório identificado.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Por meio do Despacho nº 235/2022/OUV-ADM/OUV/SE (5551382), a Ouvidoria do MINFRA informou a SNTT que a Consulta Pública referente à Minuta de Portaria que dispõe sobre a alienação e celebração de convênios de delegação de rodovias federais, e procedimentos relacionados à transferência e reversão de bens rodoviários (objeto da análise em tela), fora publicada na plataforma Participa + Brasil e estaria disponível para receber contribuições durante o período de 05 de maio a 23 de maio de 2022 pelo link <https://www.gov.br/participamaisbrasil/alienacao-e-celebracao-de-convenios-de-delegacao-de-rodovias-federais-procedimentos-relacionados-a-transferencia-e-reversao-de-bens-rodoviarios>, conforme imagem no documento (SEI nº 5551375).

10.2. A Minuta de Portaria foi submetida a Consulta Pública visando atender ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que determina a revisão e consolidação de todos os atos normativos inferiores a decreto editados por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Nesse sentido, a Minuta de Portaria em consulta consolida e revisa as disposições das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021.

10.3. Desta feita, o objetivo da Consulta Pública foi receber contribuições da sociedade acerca da Minuta de Portaria, de modo a assegurar a transparência, a simplificação e a eficiência dos procedimentos de alienação e delegação de trechos de rodovias federais. Vencido o prazo, a Sociedade apresentou um total de 40 contribuições, elencadas nos seguintes documentos SEI (5636493, 5675751 e 5675790).

10.4. Após avaliação desta área técnica, encaminhamos a planilha SEI (5677086) com a consolidação dos itens que foram acatados ou não. Do total de 40 itens, **25 (em verde) foram acatados**, gerando alteração na minuta de portaria, ou apenas convalidando o entendimento apresentado, e **15 não foram acatados**, sendo apresentadas as devidas justificativas.

10.5. As contribuições apresentadas na consulta pública estão dispostas na Planilha eletrônica (SEI 5675790), em que consta, os questionamentos apresentados, quem foram as pessoas físicas ou jurídicas que contribuíram com tais questionamentos, e quais foram acatados e implementados na minuta da nova portaria, bem como as devidas justificativas para tanto.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. O primeiro risco para o problema regulatório é (i) **Gestão de convênios de delegação com procedimentos administrativos ineficientes**, cuja fonte provém dos procedimentos de baixa eficiência regulatória previstos na atual Portaria nº 457/2018 para a supervisão e acompanhamento de um convênio de delegação de rodovia federal atualmente vigente. A probabilidade de ocorrência do risco é extremamente alta, ou frequente, com severidade crítica em caso de materialização do risco.

11.2. Diante do exposto, a classificação do risco é considerada alta, o que requer que o risco seja mitigado na alternativa escolhida. Para tanto, a alternativa 1 apresenta solução regulatória ideal para mitigar atos administrativos ineficientes para a administração pública durante a supervisão e acompanhamento de uma delegação de rodovia federal, visto ser baseado em simplificação de procedimentos pouco produtores e maior racionalidade administrativa, focando em ações de supervisão da União na gestão do patrimônio de seus bens pelos demais entes federativos.

11.3. O segundo risco para o problema regulatório é a provável (ii) **Inconformidade dos atos administrativos da União em razão da complexidade das exigências da atual Portaria nº 457/2018**, cuja fonte provém da baixa capacidade da equipe administrativa do Ministério da Infraestrutura frente à quantidade e complexidade dos comandos exigíveis na atual Portaria, aumentando o risco da União incorrer em inconformidade regulatória.

A probabilidade de ocorrência do risco é provável, com severidade crítica em caso de

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/foodArquivoIdoc-2369704> Relatário de Câmara: Juliana N(322202) (77581330000-SEI 6790202230325/2023-90 / pg. 28



materialização do risco, já que poderia aventar processos administrativos de controle interno ou externo em desfavor dos gestores da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres.

11.5. Diante do exposto, a classificação do risco é considerada alta, o que requer que o risco seja mitigado na alternativa escolhida. Para tanto, a alternativa 1 apresenta solução regulatória pertinente para mitigar potenciais ações de inconformidade da União, visto ser baseado em maior racionalidade administrativa, focando na supervisão da União da gestão do patrimônio rodoviário pelos demais entes federativos, e eliminando controles marginais contraproducentes e burocráticos.

11.6. O terceiro risco para o problema regulatório é que (iii) **Novos investimentos em infraestrutura de rodovia não sejam efetivados em razão do baixo incentivo da atual Portaria nº 457/2018**, cuja fonte está no baixo incentivo para a celebração de novos convênios de delegação de rodovias federais, decorrendo na redução do potencial de que novos investimentos em infraestrutura de rodovias federais.

11.7. A probabilidade de ocorrência do risco é provável, com severidade crítica em caso de materialização do risco, já que a carência de investimentos em infraestrutura em rodovias federais afetam diretamente a segurança e conforto dos usuários de rodovias federais, impactando diretamente em majoração de indicadores de acidentes rodoviários.

11.8. Diante do exposto, a classificação do risco é considerada alta, o que requer que o risco seja mitigado na alternativa escolhida. Para tanto, a alternativa 1 apresenta solução regulatória pertinente visto que visa eliminar as barreiras regulatórias que causavam o baixo incentivo na celebração de novos convênios de delegação de rodovias federais, eliminando procedimentos ineficientes de supervisão e controle da União frente aos delegatários.

11.9. A escolha da alternativa 1 poderá sujeitar a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres a novos riscos, dentre os quais os principais são: (i) risco do controle externo, em especial do TCU entender que o escopo da supervisão e controle da União frente aos entes subnacionais deva ser maior do que o apresentado no novo normativo; e (ii) aumento do número de solicitações de convênios de delegação de rodovias federais por entes subnacionais superior à capacidade de resposta da equipe técnica da SNTT.

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. A alternativa escolhida será implementada com a revogação das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021, com o intuito de publicar uma nova portaria com a revisão e consolidação dos critérios contidos em ambas, em razão dos fundamentos abaixo expostos e em atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

12.2. Os novos procedimentos serão imediatamente aplicados para a celebração de convênios de delegação de rodovias federais relacionados à programas de concessão sob responsabilidade de entes subnacionais, bem como melhor disciplinar a supervisão, pela União, desses convênios, com base na necessária diferenciação entre as competências legais e regimentais do Ministério da Infraestrutura e do DNIT.

12.3. Os procedimentos previstos na Portaria nº 96/2021 relacionados ao arrolamento e transferência de bens em convênios de delegação e em contratos de concessão de rodovias federais fiscalizados pela ANTT foram mantidos em sua essência, trazendo baixo impacto nas alterações administrativas dos órgãos envolvidos.

12.4. Entendemos que a alteração da Portaria pode ter vigência imediata, não havendo necessidade de um período de transição ou adaptação dos atores impactados, visto que a norma não tem uma repercussão geral na sociedade, impactando apenas as atividades de um pequeno grupo de pessoas jurídicas públicas e privadas, como a SNTT, DNIT, ANTT, algumas Secretarias de Infraestruturas Estaduais com convênios de delegação em vigência e empresas concessionárias de rodovias federais com os contratos de concessão em vigência.

12.5. Indicamos que o prazo máximo para reavaliação da norma proposta, conforme Art. 14 do Decreto 10.411, de 2020, seja de até 3 anos, prazo em que serão avaliados os resultados da solução escolhida e a evolução da celebração de novos convênios de delegação.

Atualmente o Departamento de Transporte Rodoviário possui acompanhamento da evolução dos números e indicadores em rodovias federais, sendo o número de convênios de delegação de

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://inteligencia-autenticada-assinatura.camara-leg.br/food/ArquivoTepor-2369704>

Relatório de Gestão 2021 (322202) (775153)0000

SE26790202230325/2023-90 / pg. 29

rodovias federais celebrados e seu *status* acompanhados dentre esses indicadores, não sendo necessário adaptação do órgão para ações adicionais de fiscalização e monitoramento.

13. CONCLUSÃO

13.1. Diante do exposto, encaminhamos o presente relatório de análise de impacto regulatório da alteração legislativa proposta de revogação das Portarias nº 457, de 23 de julho de 2018 e nº 96, de 2 de agosto de 2021, com o intuito de publicar uma nova portaria com a revisão e consolidação dos critérios contidos em ambas, em razão dos fundamentos abaixo expostos e em atendimento ao Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, e entendemos que os argumentos apresentados são suficientes para a adoção da alternativa de solução de problema regulatório sugerida.

13.2. Encaminhamos o presente relatório para considerações superiores, e sugerimos que a proposta de alteração normativa seja encaminhada para análise da Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura.

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres.

ALESSANDRO REICHERT
Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Alessandro Reichert, Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário**, em 30/06/2022, às 14:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias**, em 30/06/2022, às 15:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5762555** e o código CRC **484854F2**.



Referência: Processo nº 50000.012679/2022-71



SEI nº 5762555

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-7693 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/foodArquivoIdoc-2369704>

Relatório de Impacto Regulatório (3/22/2022) (17581830000-SEI6790202230325/2022-90 / pg. 30

2369704



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 17 de agosto de 2022.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se da Avaliação de Impacto Regulatório da proposta de regulamentação que disporá sobre a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias, em atenção ao Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), por meio do qual foi definido conjunto de temas prioritários, relevantes para as reflexões de momento e de futuro, com o apoio das associadas da ABCR e de consultores externos, em articulação com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

1.2. Um dos temas eleitos no âmbito do referido Acordo consiste na análise e proposição das condições necessárias para a implementação do denominado *free flow* no Brasil. Assim, coube à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) a propositura de Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), bem como de possíveis alterações nos atos normativos atualmente em vigor, em atenção às disposições estabelecidas pela Portaria SENATRAN nº 13, de 2022, que trata sobre a Agenda Regulatória da Secretaria Nacional de Trânsito para o biênio 2021-2022.

1.3. Por meio do Despacho nº 64/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 6005296), a SENATRAN encaminhou a Minuta de Resolução (SEI nº 5954821), bem como a NOTA TÉCNICA nº 160/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 5965356) com as justificativas da proposta de Resolução. De acordo com o referido Despacho, em face da multiplicidade de desdobramentos que podem decorrer da publicação de tal ato normativo ora proposto e da repercussão de tais desdobramentos em temas afetos às competências da SNTT, solicitam-se os bons préstimos dessa Secretaria para a elaboração de Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), a fim de fundamentar a tomada de decisão da SENATRAN quanto ao prosseguimento das tratativas para a edição do ato normativo após a realização da consulta pública.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O MINFRA e a ABCR firmaram entre si o Acordo de Cooperação Técnica nº 03 (SEI nº 3770705), publicado no Diário Oficial da União em 2 de março de 2021, visando contribuir para o aprimoramento das concessões rodoviárias e melhoria dos estudos para as novas concessões, o qual tinha como um dos objetivos específicos descritos no respectivo plano de trabalho "*free flow*: levantar as necessidades para inclusão e utilização das tecnologias existentes sobre cobrança automática de pedágio nas concessões rodoviárias federais".

2.2. Durante a execução dos estudos e levantamentos no âmbito do referido ACT, foi publicada, em 1º de junho de 2021, a Lei nº 14.157, que estabeleceu as condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, trazendo alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Lei nº 10.233, de 2001.

2.3. Mais especificamente, as alterações trazidas à legislação vigente pela nova Lei nº 14.157, de 2021, tratam:

- da delegação de competência ao CONTRAN para estabelecer os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem;
- da criação do art. 209-A no CTB, desvinculando a infração referente à evasão de pedágio do art. 209 e ampliando os elementos do tipo infracional de forma a acomodar não apenas a evasão típica do modelo de pedágio dotado de meios físicos de controle e cobrança (guichês e cancelas), como também a evasão do pedágio nos sistemas de livre passagem;
- da limitação do valor destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, ao montante total arrecadado por meio das multas por evasão de pedágio; e
- da atribuição de competência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para exercer, diretamente ou mediante convênio, a fiscalização de evasão de pedágio nas rodovias federais concedidas.

2.4. Dessa forma, a publicação da Lei federal nº 14.157 estabeleceu um novo cenário para a operação de cobrança de pedágio em rodovias concedidas no território nacional, visto que altera a distribuição espacial dos pontos de cobrança ao longo da rodovia. Historicamente, as cobranças de tarifas em rodovias concedidas ocorreram em praças de pedágio distribuídas ao longo do trecho concedido, o que impunha um bloqueio físico para a passagem dos usuários, cuja liberação acontece após o pagamento da taxa de tarifa para cada veículo passante em cabines que permitiam a passagem do veículo.

2.5. A referida lei estabeleceu outra alternativa para a cobrança de tarifa de pedágio em rodovias concedidas, que é a utilização do sistema *free flow*, ou de livre passagem de veículos, que permite a cobrança de pedágio por meio de pontos de cobrança distribuídos ao longo da rodovia sem bloqueio, permitindo que a relação entre a extensão efetivamente percorrida pelo usuário e o valor de tarifa paga seja mais justo.

2.6. Para dar eficácia à proposta normativa, é necessário que o poder executivo regulamente os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem pelas vias com cobrança de tarifa via *free flow*, bem como os meios de fiscalização quanto à evasão de pedágio pelos usuários das rodovias e demais ações acessórias afetas à legislação de trânsito.

2.7. Além disso, uma das grandes inovações que a União tem apresentado nos novos projetos de outorgas de rodovias é a implementação do sistema de livre passagem de veículos (*free flow*), como no projeto de outorga do trecho da BR-116/101/SP/RJ, atualmente concedido à empresa CCR RioSP, e o projeto de outorga da BR-116/465/493/RJ/MG, cujo contrato foi assinado no dia 19 de setembro de 2022 com o grupo Ecorodovias.

2.8. A atual intenção da União é que os próximos projetos de outorgas de rodovias tenham o *free flow* como uma das premissas de cobrança de tarifas de pedágio, sendo que a atual carteira de estudos de projetos de concessões rodoviárias do Governo Federal contempla mais de 20.000 (vinte mil) quilômetros de rodovias federais que apresentam viabilidade preliminar para serem concedidas, contemplando todas as cinco regiões do País. Veja abaixo na figura 01, que expõe o mapa do Brasil com a divisão espacial dos trechos de rodovias federais que estão em estudo pela União para comporem, no futuro, o escopo de novas outorgas, ressaltando que os segmentos em verde são rodovias que recentemente foram licitadas pela União e já compõem a carteira de concessão sob gestão da ANTT.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ConsultaArquivo?doc=2369704>
Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) - 17/08/2022 - 00.02197502001060325/2023-90 / pg. 31

2369704

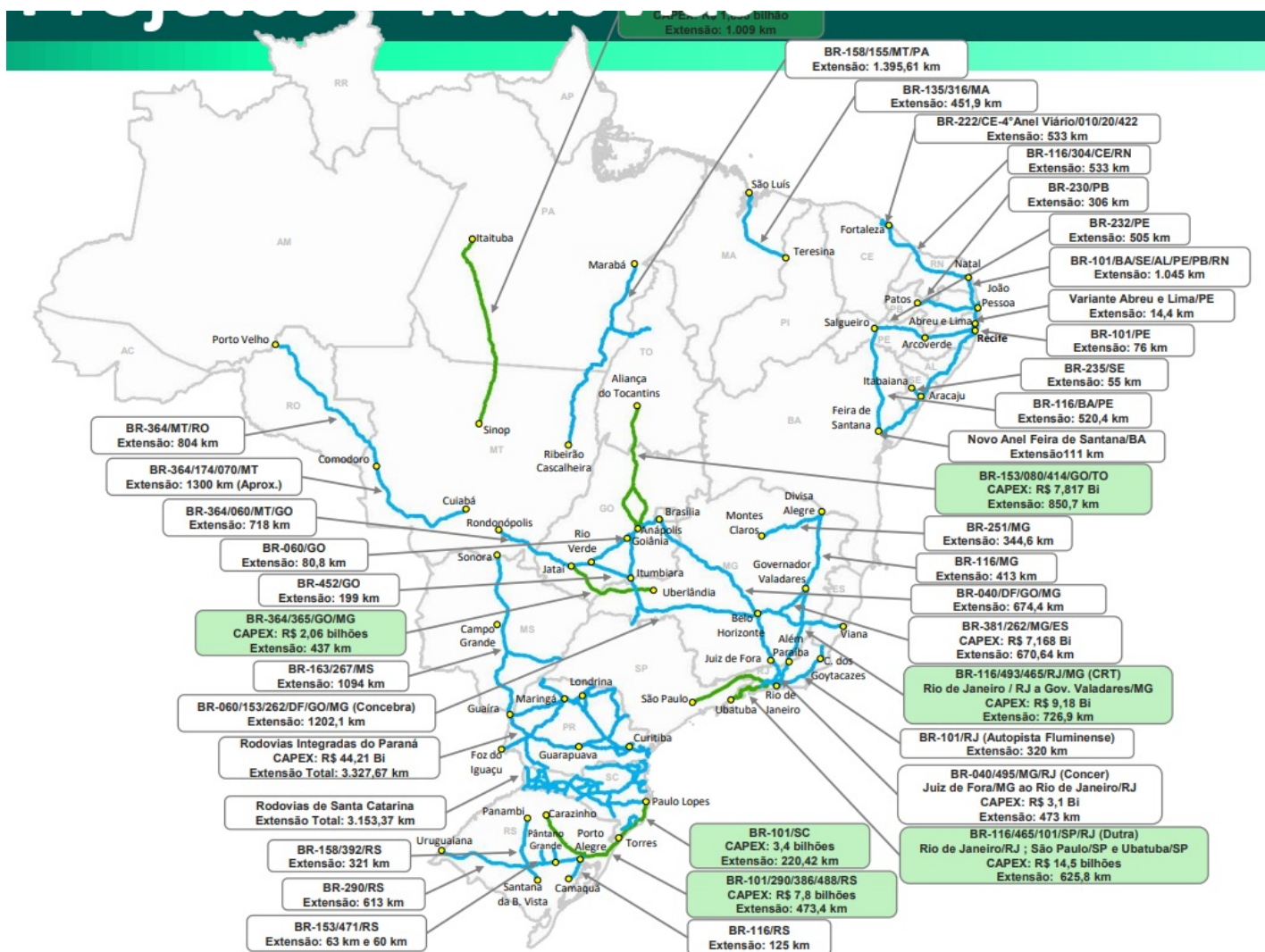


Figura 01 - Novos Projetos de Concessão da União.

2.9. Resta claro que existe grande probabilidade de que a utilização do sistema de cobrança de pedágio *free flow* terá um impacto em caráter nacional, visto que a tendência é que, no futuro, sejam celebrados contratos de concessão de rodovias em todas as regiões do País, reforçado ainda pelo fato de existirem diversos projetos de outorgas de rodovias estaduais, como no Estado de São Paulo, que provavelmente também incorporarão a inovação de cobrança por *free flow* em seus projetos de rodovias concedidas.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

3.1. Os principais agentes econômicos envolvidos no tema são as **Concessionárias de rodovias** signatárias de algum contrato de concessão no País, cujo contrato apresente a obrigação de cobrança de tarifa por meio do sistema *free flow* em algum momento do contrato. O problema afeta diretamente este grupo, pois a empresa terá a obrigação de implantar os equipamentos físicos de identificação automática dos veículos, considerando os *softwares* e os *hardwares* que permitirão propiciar condições técnicas suficientes e necessárias para o funcionamento eficaz da cobrança de tarifa dos usuários na rodovia com o sistema em tela. Além disso, as Concessionárias serão as principais responsáveis por efetuar toda a operação de cobrança de tarifa nesse novo cenário, considerando, para tanto, a regulamentação vigente e a tecnologia disponível no mercado.

3.2. Dessa forma, a definição, por parte da SENATRAN, das diretrizes para a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas, bem como a definição dos meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias, além de estabelecer as bases para a fiscalização de trânsito quanto à evasão de pedágio, é altamente relevante para permitir a ação das empresas concessionárias quanto à implantação e operação dos equipamentos do sistema *free flow* nas rodovias.

3.3. O segundo grupo de agentes econômicos envolvidos no problema regulatório em tela são as Agências Reguladoras e demais órgãos de infraestrutura do País que exercem a gestão, fiscalização e regulação de contratos de concessão de rodovias federais e estaduais, principalmente para órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, em que há contratos de concessão vigentes em que existem obrigações de cobrança de tarifa via sistema *free flow* em trechos específicos de rodovias para os próximos anos.

3.4. Para estes grupos, a proposta legislativa refletida na Minuta de Resolução em tela se mostra altamente relevante, pois permitirá que sejam elaborados normativos específicos para orientar tecnicamente as atividades de implantação e operação do sistema *free flow* pelas Concessionárias, bem como trará diretrizes para a construção do mecanismo de fiscalização pela evasão de pedágio com o apoio dos órgãos que possuem competência de poder de polícia de trânsito.

3.5. Nesta senda, outra categoria de agentes envolvidos no tema são os Órgãos Federais e Estaduais que possuem poder de polícia de trânsito, ou seja, são os titulares do poder de fiscalização de trânsito, que, no caso em tela, se reflete na capacidade de atuar os usuários responsáveis por veículos que cometerem a infração de trânsito de evasão de pedágio nas vias cuja cobrança de tarifa será realizada mediante o sistema *free flow*.

3.6. Para garantir a adequada fiscalização aos órgãos de trânsito, faz-se necessário que a SENATRAN tipifique com propriedade a infração "Evasão de Pedágio", deixando bem caracterizado em quais situações será possível configurar que um veículo efetivamente deixou de pagar pedágio em uma via concedida, garantindo condições materiais para a autuação dos infratores. Ante ao exposto, é altamente relevante que a Minuta de Resolução proposta pela SENATRAN traga os elementos necessários para garantir a adequada fiscalização dos trechos de rodovias concedidas que serão afetadas pelo referido sistema de cobrança.

3.7. Outro grupo altamente impactado são os usuários de rodovias concedidas, que serão beneficiados pelo novo sistema de cobrança de pedágio, rá o pagamento de valor proporcional à extensão utilizada de rodovia por cada veículo, evitando que usuários que utilizam a rodovia em trechos são, próximos a praças de pedágio, paguem preços excessivos de pedágio, bem como reduzirá o efeito do carona, decorrente dos veículos que

trafegam recorrentemente na rodovia em trechos entre praças de pedágio.

3.8. Além disso, em razão de serem fiscalizados por evasão de pedágio nas vias, faz-se necessário que os usuários da rodovia estejam cientes da possibilidade de autuações por evasão de pedágio, estabelecendo os meios de informação adequados e a definição clara das condições de enquadramento no fato gerador da infração de evasão em uma via de cobrança via *free flow*. Para tanto, é mister que a Minuta de Resolução proposta pela SENATRAN traga elementos mínimos que garantam a segurança jurídica para que os órgãos de trânsito possam autuar os infratores nas rodovias diante da caracterização do evento de evasão.

3.9. Diante do exposto acima, resta claro que a ausência da publicação da referida Minuta de Resolução pela SENATRAN impediria a materialização da implantação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow*, deixando de trazer condições materiais mínimas que permitam a gestão, operação e fiscalização pela ANTT e órgãos de trânsito do referido modo de cobrança de tarifa.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. A Lei Ordinária Federal nº 14.157, de 1º de Junho de 2021 alterou as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, e estabeleceu as condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

4.2. Resta configurado ser competência do MInfra a regulamentação do sistema de livre passagem previsto na referida lei, conforme análise conjunta do § 2º do art. 1º da referida Lei, que determina ao Poder Executivo Federal regulamentar o sistema de livre passagem, com o item XI do parágrafo único do art. 1º do Anexo I do Decreto nº 10.788, de 06 de Setembro de 2021, que determina que as competências atribuídas ao MInfra compreendem o planejamento, a regulação, a normatização e a gestão da aplicação de recursos em políticas de trânsito.

4.3. Dessa forma, como a presente análise de impacto regulatório tratará de aspectos relacionados à política de trânsito aplicada ao caso de implantação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow* em rodovias concedidas, está configurada a competência do MInfra para agir sobre o problema identificado.

4.4. Além disso, de acordo com o item IV do art. 12 da Portaria nº 124, de 21 de agosto de 2020, que aprovou o Regimento Interno do MInfra, cabe ao Departamento de Transporte Rodoviário acompanhar aspectos regulatórios do setor de transporte rodoviário. Diante do exposto, resta claro a competência deste Departamento na proposição do respectivo relatório de AIR, visto tratar-se de alteração significativa na operação de rodovias concedidas.

4.5. Ressaltamos que a implementação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow* resultará também na necessidade de regulamentação, pelas Agências Reguladoras de concessões de rodovias federais, estaduais e municipais, dos aspectos operacionais, tecnológicos e de fiscalização sob a ótica da gestão, fiscalização e operação dos serviços em tela pelas Concessionárias.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Os resultados pretendidos com a regulamentação em tela são os seguintes: (i) estabelecer as condições regulatórias necessárias e suficientes que permitam o pleno funcionamento do sistema de cobrança automática de pedágio via livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas; (ii) estabelecer meios técnicos que permitam a identificação dos veículos que transitam por essas vias com o objetivo de possibilitar a cobrança da tarifa de pedágio dos usuários em trechos concedidos e (iii) estabelecer meios e diretrizes legais que permitam a adequada fiscalização da evasão do pedágio no cenário de cobrança automática via *free flow*, sendo ambos objetivos diretamente relacionados e proporcionais ao problema regulatório em tela.

5.2. Os objetivos e resultados pretendidos estão alinhados com os seguintes objetivos estratégicos previstos no Mapa Estratégico do MInfra: (i) Melhorar o nível dos serviços de Transportes e de Trânsito; (ii) Aperfeiçoar processos normativos e marcos regulatórios; (iii) Consolidar o planejamento integrado do Setor de Transporte e de Trânsito; (iv) Incrementar a participação privada no setor; (v) Aprimorar a governança, o *compliance* e a gestão corporativa e (vi) Prover infraestrutura corporativa tecnológica e suporte logístico integrados, seguros e de alto desempenho.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. Em razão da natureza do problema regulatório identificado, a solução está relacionada essencialmente a uma ação normativa do Poder Executivo, tendo em vista a competência de regulamentação do sistema de cobrança automática de *free flow* imposta pela Lei Ordinária Federal nº 14.157/2021.

6.2. Entre as alternativas discutidas para viabilizar a implantação e operação do sistema de cobrança automático de pedágio via *free flow*, envolvendo técnicos dos órgãos envolvidos (SNTT, ANTT, SFPP, SENATRAN, EPL e ABCR), destacou-se dois eixos cuja solução adotada impactaria de maneira relevante os demais aspectos regulatórios e operacionais atinentes ao *free flow*, quais sejam: (i) Definição do tipo de tecnologia que seria utilizado para identificação dos veículos que transitam pelas vias com cobrança de pedágio via *free flow* e (ii) definição dos meios e diretrizes técnicas e legais para fiscalizar a evasão do pedágio. Diante disso, as alternativas possíveis consideradas basearam-se em definições distintas para os referidos eixos.

6.3. A **alternativa 1** baseia-se em estabelecer apenas a tecnologia de identificação dos veículos por meio do TAG para viabilizar o pagamento de pedágios em rodovias concedidas que utilizem o sistema *free flow*. Dessa forma, os usuários seriam obrigados a pagar o pedágio por meio das TAGs oferecidas pelas empresas administradoras de meios de pagamentos para arrecadação de pedágio - AMAPs. Tal solução é considerada ideal do ponto de vista técnico, mas sua viabilidade apresentou barreiras relevantes que serão descritas nos capítulos seguintes.

6.4. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê, no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela, que o não pagamento da tarifa de pedágio decorrente do trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.5. A **alternativa 2** baseia-se em obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*. Dessa forma, a principal tecnologia utilizada seria o Reconhecimento Óptico de Caracteres (*Optical Character Recognition - OCR*), que permite o reconhecimento de caracteres a partir de uma imagem, utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV).

6.6. Além disso, para efeitos de redundância, ou para viabilizar a vinculação a sistemas de autopagamento disponíveis na via, o sistema de identificação automática pode utilizar uma ou mais tecnologias, de forma isolada ou conjunta, complementares à identificação da PIV por meio de OCR.

6.7. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução em tela que o não pagamento da tarifa de pedágio, decorrente do trânsito em via dotada de *free flow*, no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.8. A **alternativa 3** baseia-se em considerar a mesma opção de tecnologia para identificação dos veículos escolhida na **alternativa 2** (Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) + tecnologias de redundância), considerando um cenário mais rígido para caracterizar a infração de trânsito de evasão de pedágio previsto no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela.

6.9. Neste cenário, a alternativa escolhida prevê, no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela, que o não pagamento da tarifa de pedágio decorrente do trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **cinco dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.10. Por fim, a **alternativa 4** representa o cenário de não regulamentação do poder executivo do sistema de livre passagem, aceitando as vias no sistema de trânsito de rodovias concedidas pela ausência de regras específicas sobre o tema.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/DocArquivado.aspx?Arquivado=2369704>

Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) - 2023-90 / pg. 33

Possíveis Impactos - Alternativa 1

Impactos Positivos	Impactos Negativos
<p>Impacto econômico - estimularia o crescimento do mercado de meios de pagamento automático no país, sendo um efeito desejável, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor dos administradores de meio de pagamento automático, sendo um impacto desejável indireto</p>	<p>Impacto econômico - a alternativa escolhida beneficia economicamente apenas o setor de meios de pagamentos automáticos, representados pelas AMAPs, sendo um impacto indireto e não desejável</p>
<p>Impacto econômico - facilidade na forma de aferição da receita de pedágio pelas concessionárias, já que essa cobrança seria automática por meio do TAG, o que traria redução do risco de evasão de pedágio, sendo um impacto direto e desejável</p>	<p>Impacto social - a utilização de tecnologia única de identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> causaria dificuldades aos usuários da rodovia que seriam obrigados a adquirirem um contrato de TAG com uma empresa AMAP para trafegar em uma rodovia concedida, sendo um impacto direto e não desejável</p>
<p>Impacto social - a utilização de tecnologia única de identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> facilitaria a caracterização dos usuários que evadiram o pedágio, tendo em vista que os dados dos usuários que não efetuaram o pagamento estariam cadastrados junto à AMAP responsável pelo TAG, sendo um impacto indireto e desejável</p>	

Possíveis Impactos - Alternativa 2

Impactos Positivos	Impactos Negativos
<i>Impacto econômico</i> - estimularia o crescimento do mercado de equipamento de tecnologias de captação de vídeo e imagens com tecnologias OCR, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor de produção e comercialização desses tipos de equipamentos, sendo um impacto indireto e desejável	<i>Impacto social</i> - a utilização de diversos métodos para identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> poderá confundir os usuários da rodovia sobre quais ações devem ser tomadas para pagar o pedágio, quando estes não utilizarem o TAG, sendo um impacto indireto e não desejável
<i>Impacto social</i> - a disponibilização de mais de um tipo de tecnologia para a identificação dos veículos que trafegam em rodovias com pagamento automático via <i>free flow</i> diminuiria o risco de haver evasão de pedágio pelos usuários, vistos haver diversos meios de pagamento disponíveis, sendo um impacto direto e desejável	<i>Impacto social:</i> utilizar como padrão principal a tecnologia de identificação de veículo OCR apresenta fragilidades quanto à eficiência de captação dos dados das Placas Identificadoras dos veículos - PIV, sendo um impacto direto e não desejável

Possíveis Impactos - Alternativa 3

Impactos Positivos	Impactos Negativos



<p>Impacto econômico - estimularia o crescimento do mercado de equipamento de tecnologias de captação de vídeo e imagens com tecnologias OCR, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor de produção e comercialização desses tipos de equipamentos, sendo um impacto indireto e desejável</p>	<p>Impacto social - a utilização de diversos métodos para identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> poderá confundir os usuários da rodovia sobre quais ações devem ser tomadas para pagar o pedágio, quando estes não utilizarem o TAG, sendo um impacto indireto e não desejável</p>
<p>Impacto social - a disponibilização de mais de um tipo de tecnologia para a identificação dos veículos que trafegam em rodovias com pagamento automático via <i>free flow</i> diminuiria o risco de haver evasão de pedágio pelos usuários, vistos haver diversos meios de pagamento disponíveis, sendo um impacto direto e desejável</p>	<p>Impactos econômicos - estabelecimento do prazo de apenas 5 (cinco) dias para caracterizar a evasão de pedágio, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, poderia causar grande quantidade de autuações de multas aos usuários nos primeiros anos de funcionamento do novo sistema de cobrança de pedágio, sendo um impacto indireto e não desejável; (ii) utilizar como padrão principal a tecnologia de identificação de veículo OCR apresenta fragilidades quanto à eficiência de captação dos dados das Placas Identificadoras dos veículos - PIV, sendo um impacto direto e não desejável</p>

Possíveis Impactos - Alternativa 4

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Não foram verificados impactos positivos na implementação da Alternativa	<p>Impacto econômico - A não regulamentação pelo poder executivo do sistema de livre passagem poderá inviabilizar a implementação do instituto nas rodovias, pois não haveria o estabelecimento de diretrizes técnicas para implementação da tecnologia de identificação dos veículos, bem com não definiria as condições para fiscalização da infração de trânsito por evasão de pedágio, sendo um impacto direto e não desejável</p>
	<p>Impacto econômico - Um segundo impacto econômico que poderia ocorrer na viabilização dessa alternativa seria a perda de receita de pedágio para empresas com contratos de concessão vigentes com previsão de arrecadação de pedágio mediante o uso do free flow, sendo um impacto direto e não desejável</p>

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Benefícios e Custos - Alternativa 1

Benefícios	Custos Associados
A identificação do veículo seria realizada de forma automática por meio das TAGs para todos os veículos circulantes nas rodovias concedidas, que teria o governo e as empresas concessionárias como maiores beneficiadas, pois reduziria o risco de evasão de pedágio nas rodovias	O custo político junto à sociedade para estabelecer normativo legal que obrigue os motoristas usuários de rodovias concedidas a terem o TAG em seus veículos, cujo principal ator que suportaria os custos seria o governo, responsável pelas ações legislativas necessárias para a aprovação do projeto de lei



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ConsultaArquivo?doc=2369704>

Relatório de Alternativas de OBR 1041-000/22 (17/02/2020) 000.0219750/2002.060325/2623-90 / pg. 35

2369704

O processo de pagamento de tarifas de pedágio nas rodovias concedidas seria mais simples de ser absorvido pelo usuário médio, beneficiando a sociedade, as concessionárias e o governo, pois causaria o desenvolvimento da cultura de pagamento de pedágio por meio do TAG	O custo financeiro dos usuários de rodovias concedidas que deverão custear os dispositivos de TAG junto às AMAPs, sendo a sociedade o principal ator que suportará esse custo
Maior facilidade no processo de fiscalização da evasão do pedágio, pois com os dados dos clientes disponíveis no banco de dados das AMAPs, seria mais fácil a identificação de cada veículo para os processos de autuação das infrações verificadas. O maior beneficiado no caso seria o Governo que teria maior credibilidade no processo de fiscalização de evasão de pedágio	

Benefícios e Custos - Alternativa 2

Benefícios	Custos Associados
Disponibilização de mais de uma tecnologia de identificação de veículos, o que trará redundância nos dispositivos dispostos ao longo da rodovia, permitindo a captação de informações por meio da tecnologia OCR, pela utilização de TAGs nos veículos, bem como outra tecnologia que esteja disponível para uso nas rodovias. Tal metodologia beneficiaria a sociedade, pois os usuários da rodovia poderiam utilizar diversos métodos para captação da passagem de seus veículos nas vias concedidas	Adotar como regra a utilização da tecnologia OCR para identificação dos veículos por meio de verificação das imagens das PIVs apresenta uma série de dificuldades, reduzindo a eficácia da coleta de dados dos veículos, causando uma evasão de pedágio involuntária de alguns veículos. Os principais atores impactados serão as empresas concessionárias e o governo, pois com o maior potencial de evasão de pedágio, aumentaria o risco do projeto de concessão, e consequentemente aumentaria o custo da tarifa para o usuário da rodovia
Maior aceitabilidade política da sociedade para a implantação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> , visto que não seria necessário obrigar a utilização do TAG em todo veículo que trafegasse na rodovia concedida. O maior beneficiado desse benefício seria a sociedade, pois os usuários das rodovias concedidas não incorreriam em custos adicionais no uso da rodovia além do valor de pedágio devido	Aumento do custo da Concessionária com a implantação de equipamentos que abarquem todas as tecnologias disponíveis para identificação de veículos, sendo a Concessionária a maior impactada com os referidos custos
	Aumento do custo regulatório do Governo para garantir todas as diretrizes para implantação e operação das tecnologias definidas, bem como quanto à fiscalização de evasão de pedágio, sendo o Governo o principal impactado com o referido custo, em especial, a Agência Reguladora responsável pela rodovia concedida

Benefícios e Custos - Alternativa 3

Benefícios	Custos Associados



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ConsultaArquivo?top=2369704>

Disponibilização de mais de uma tecnologia de identificação de veículos, o que trará redundância nos dispositivos dispostos ao longo da rodovia, permitindo a captação de informações por meio da tecnologia OCR, pela utilização de TAGs nos veículos, bem como outra tecnologia que esteja disponível para uso nas rodovias. Tal metodologia beneficiaria a sociedade, pois os usuários da rodovia poderiam utilizar diversos métodos para captação da passagem de seus veículos nas vias concedidas	Adotar como regra a utilização da tecnologia OCR para identificação dos veículos por meio de verificação das imagens das Placas de Veículos apresenta uma série de dificuldades, reduzindo a eficácia da coleta de dados dos veículos, causando uma evasão de pedágio involuntária de alguns veículos. Os principais atores impactados serão as empresas concessionárias e o governo, pois com o maior potencial de evasão de pedágio, aumentaria o risco do projeto de concessão, e consequentemente aumentaria o custo da tarifa para o usuário da rodovia
Maior aceitabilidade política da sociedade para a implantação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> , visto que não seria necessário obrigar a utilização do TAG em todo veículo que trafegasse na rodovia concedida. O maior beneficiado desse benefício seria a sociedade, pois os usuários das rodovias concedidas não incorreriam em custos adicionais no uso da rodovia além do valor de pedágio devido	Aumento do custo da Concessionária com a implantação de equipamentos que abarquem todas as tecnologias disponíveis para identificação de veículos, sendo a Concessionária a maior impactada com os referidos custos
	Aumento do custo regulatório do Governo para garantir todas as diretrizes para implantação e operação das tecnologias definidas, bem como quanto à fiscalização de evasão de pedágio, sendo o Governo o principal impactado com o referido custo, em especial, a Agência Reguladora responsável pela rodovia concedida
	Em razão do cenário mais rígido para a caracterização da infração de evasão de pedágio, espera-se que seja emitida grande quantidade de multas aos usuários infratores, aumentando o custo processual dos órgãos de trânsito, e aumentando o custo social do sistema <i>free flow</i> . Os atores mais impactados nesse cenário seriam a sociedade que suportaria o custo financeiro decorrente dos valores das multas autuadas e o governo que terá um aumento nos custos processuais de autuação e avaliação dos recursos das multas

Benefícios e Custos - Alternativa 4

Benefícios	Custos Associados
Não foi verificado benefícios à sociedade, empresas e governo no caso de adotar essa alternativa	A ausência da regulamentação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> pelo Poder Executivo Federal impediria a implementação e operação do sistema nas rodovias federais concedidas, visto a ausência de diretrizes técnicas e de fiscalização às Agências governamentais e Concessionárias responsáveis pela execução da política pública. Os principais atores impactados com esse custo seriam a sociedade que não teria a oportunidade de pagar uma tarifa de pedágio mais justa frente à real utilização do ativo rodoviário. Outro ator altamente impactado com o custo em questão seria o próprio Governo Federal, responsável pela demanda legislativa que criou a política pública de implementação do <i>free flow</i>



por meio de sistemas de livre passagem (*free flow*), com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. A natureza dessa legislação se baseou em buscar maior justiça social na cobrança da tarifa, no que o usuário pagaria um valor proporcional ao trecho de rodovia que este realmente utilizou em cada passagem, demonstrando para tanto um viés social na tomada de decisão legislativa. Nesse escopo, entendemos que os aspectos relacionados aos benefícios sociais devem balizar os critérios de análise comparativa da efetividade, eficiência e coerência de cada uma das alternativas apresentadas, insurgindo assim, na alternativa recomendada para ser adotada na implementação do novo sistema de cobrança de pedágio.

8.2. Apresentados os principais benefícios e custos esperados frente à adoção de cada uma das alternativas, demonstramos a seguir avaliação sobre a escolha da melhor alternativa regulatória a ser proposta no caso em tela.

8.3. Sobre a **alternativa 1**, ressaltamos que a escolha de estabelecer que cada usuário de rodovia concedida seja obrigado a ter em seu veículo um dispositivo de TAG, incorrendo em custos adicionais aos usuários na manutenção desse serviço junto as AMAPs, causa uma externalidade negativa para a sociedade. Tal externalidade é devida à restrição da liberdade do cidadão em se limitar em apenas um meio de pagamento de um serviço, impactando diretamente no bem estar social de cada usuário de uma rodovia concedida que terá o sistema de cobrança automática de pedágio *free flow*.

8.4. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, apresenta sensibilidade com o usuário da rodovia, e em consequência com a sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter mais dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, facilitando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento.

8.5. Sobre a **alternativa 2**, a escolha regulatória de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, usando meios como o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), TAG, dentre outros, trará grande externalidade positiva à sociedade, e consequentemente ao usuário da rodovia, que terá a liberdade de escolha de qual meio de pagamento utilizar para tráfego em uma via concedida custeada via cobrança automática por meio do *free flow*.

8.6. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, apresenta sensibilidade com o usuário da rodovia, e em consequência com a sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter mais dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, facilitando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento.

8.7. Sobre a **alternativa 3**, a escolha regulatória de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, usando meios como o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), TAG, dentre outros, trará grande externalidade positiva à sociedade, e consequentemente ao usuário da rodovia, que terá a liberdade de escolha de qual meio de pagamento utilizar para tráfego em uma via concedida custeada via cobrança automática por meio do *free flow*.

8.8. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **cinco dias**, apresenta alta externalidade negativa ao usuário da rodovia, e em consequência à sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter poucos dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, dificultando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento, além de aumentar sobremaneira o potencial de atuações em desfavor dos usuários da rodovia, causando prejuízos financeiros imediatos na sociedade.

8.9. Sobre a **alternativa 4**, do cenário da não regulamentação do poder executivo do sistema de livre passagem, entendemos ser a pior escolha regulatória dentre as quatro alternativas apresentadas. Entende-se que a sociedade seria a principal penalizada caso os órgãos executivos de infraestrutura do País e as concessionárias de rodovias não pudessem implantar o sistema de pagamento automático via *free flow*, não sendo possível a disseminação da política de maior justiça social na cobrança de tarifa de pedágio em vias urbanas e rodovias concedidas à iniciativa privada.

8.10. Diante do exposto acima, resta claro que a **Alternativa 2**, é o cenário que melhor traz benefícios sociais por sua implantação, garantindo maior escolha ao usuários da rodovia do meio de pagamento a ser utilizado, bem como adoção de meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio mais benéficos para a sociedade.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Historicamente, a Noruega foi pioneira na implementação da tecnologia de cobrança automática de pedágio via *free flow*, utilizada pela primeira vez em Alesund, em 1987, operando conjuntamente com praças de pedágio tradicionais. Nos Estados Unidos, a primeira utilização em grande escala de cobrança automática de pedágio, via *free flow*, ocorreu em 1989, com a implantação do sistema *TollTag*, pela *Amtech*, na *Dallas North Tollway*. A *Dallas North Tollway* é uma rodovia de 51 km com acesso controlado, operada pela agência *North Texas Tollway Authority (NTTA)*, que vai do centro de Dallas até Frisco, duas cidades do estado do Texas.

9.2. Na América do Sul, destaca-se a experiência de Rodovia com pedágio aberto existente em Santiago no Chile. Atualmente, existe uma rede de mais de 640 km de vias expressas que cobram pedágio usando apenas o sistema *free-flow*. Atualmente, além dos exemplos citados, o uso de cobrança eletrônica de pedágio via *free flow* é utilizado em vários sistemas rodoviários ao redor do mundo, com destaques para países como Canadá, Austrália, Israel, Estados Unidos, Emirados Árabes Unidos, Singapura, Inglaterra, Noruega e Jamaica.

9.3. Apesar de não ser tema da presente discussão regulatória, um aspecto relevante que diferencia a experiência internacional do modelo de cobrança de pedágio utilizado no Brasil está na classificação praticada atualmente para tarifação de veículos. O modelo em vigor no Brasil, utilizado nas praças de pedágio, classifica os veículos por eixo e por rodagem dupla. Já o modelo usualmente utilizado em rodovias com *free-flow* pelo mundo classifica os veículos de acordo com seu comprimento, diferenciando-os apenas entre automóveis e caminhões leves e pesados.

9.4. O modelo utilizado no Brasil para a verificação de eixos na medição do *free flow* apresenta potencial de apresentar dificuldades na detecção automática dos eixos dos veículos, aumentando a possibilidade de erro na cobrança da tarifa. Portanto, os órgãos públicos devem-se manter atentos à possibilidade de alteração da legislação técnica que define a classificação de veículos e suas correlações para a cobrança da tarifa de pedágio.

9.5. Outro aspecto relevante, identificado na experiência internacional, é a supremacia da obrigatoriedade do uso de TAGs, ou outros dispositivos eletrônicos nos veículos que permitam a aferição eletrônica da passagem dos veículos nos pontos de medição, adotando estratégias de desincentivo pelo pagamento de meios de pagamento pós passagem. Tal medida se mostra mais vantajosa em relação à evasão de pedágio pelos motoristas quando trafegam na rodovias de livre passagem, com a cobrança de pedágio sendo realizada via *free flow*. Citamos o exemplo do Chile que teve grande adesão ao modelo de pagamento *free flow*, reforçado pelo fato do governo ter assumido os custos de instalação dos TAGs no início da operação no País.

9.6. A alternativa regulatória escolhida no presente Relatório, de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos, obrigará, em princípio, o sistema de cobrança de pedágio a utilizar como principal tecnologia o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR). No entanto, recomenda-se fortemente que o País realize regulação com fortes incentivos para o uso de tecnologias de identificação automática dos veículos por meio de tecnologias como os TAGs e demais tecnologias semelhantes, pois este será o meio mais efetivo para redução do potencial de evasão de pedágio pelos motoristas das vias.

9.7. Quanto à política de fiscalização das evasões de pedágios pelos motoristas no Chile, os veículos sem TAG têm suas placas fotografadas e lidas automaticamente. Com a foto da placa, o dono é identificado no registro nacional de veículos motorizados e é cobrada uma tarifa fixa por um dia inteiro de via. Se o pagamento não for efetuado no prazo de 20 dias, os dados são enviados à polícia para exigir o pagamento da multa por infração à lei de trânsito e o dinheiro da multa não é entregue à concessionária. Assim, a obrigação de pagar à concessionária continua vigente, independentemente de a

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ConsultaArquivo?tipo=2369704>

Relatório de Atividades do CNR (CNP-00072) (17/02/2020) 000.0219702001060325/2023-90 / pg. 38

multa ter sido paga ou não.

9.8. Mas o tratamento dado aos inadimplentes nas rodovias *free flow* ao redor do mundo é variável. Na legislação de Israel, é permitido que as próprias empresas concessionárias possam efetuar a cobrança de multas diretamente aos usuários irregulares. Na Austrália, a concessionária não tem esse direito, devendo enviar os dados dos infratores para a polícia, que será o órgão competente para tanto. No caso do Canadá, os veículos inadimplentes estão sujeitos à não-renovação do licenciamento.

9.9. Entende-se que o modelo legislativo brasileiro não permite a transferência do poder de polícia administrativa para particulares, razão pela qual o modelo de fiscalização de evasão de pedágio se assemelha mais com os exemplos relatados da Austrália e Canadá. No entanto deve-se destacar que no Brasil o órgão responsável pela cobrança de multas não seria a polícia, mas os órgãos com poder de polícia de trânsito. Sobre a experiência do Canadá, o modelo adotado de impedir a renovação do licenciamento no caso de multas não terem sido pagas, já está vigente na legislação de trânsito.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Por meio do Despacho nº 40/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN, de 01 de junho de 2022 (SEI nº 5673745), a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN solicitou à Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura que fosse realizada Consulta Pública referente à Minuta de Resolução (SEI nº 5954821), com o intuito de receber contribuições da sociedade sobre a regulamentação acerca da implementação do sistema de livre passagem em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitam por essas vias.

10.2. Em atenção ao referido Despacho, a Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura publicou a Consulta Pública na plataforma Participe + Brasil, que ficou disponível para receber contribuições durante o período de 31/08 a 30/09/2022 pelo link <https://www.gov.br/participamaisbrasil/implementacao-sistema-livre-passagem-free-flow-rodovias-vias-urbanas>, conforme imagem em anexo (SEI nº 6110577). A Consulta Pública ficou disponível para participação de toda a sociedade, com destaque para os órgãos públicos envolvidos na regulação, gestão e fiscalização de contratos de concessões de rodovias, as empresas concessionárias de rodovias do País, e demais agentes da sociedade envolvidos na implementação e operação de sistemas operacionais em rodovias concedidas.

10.3. Foi identificado no processo de consulta pública uma série de contribuições e questionamentos de grupos importantes e relevantes para o mercado de concessão de rodovias, quais sejam: Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, Melhores Rodovias do Brasil - ABCR, Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade - ABEPAM, Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga - ANUT, e diversas pessoas físicas que apresentaram contribuições individuais.

10.4. Ato contínuo, por meio do Despacho nº 510/2022/OUV-ADM/OUV/SE (6286445), a Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura informou a conclusão da referida Consulta Pública, encaminhando o Relatório de Contribuições (SEI nº 6286435), para análise do setor responsável, solicitando que seja informado posteriormente sobre o acolhimento ou não acolhimento de cada contribuição apresentada, a fim de informar aos participantes da referida consulta.

10.5. Além disso, foram encaminhados documentos formais de contribuições para a SENATRAN sobre a proposta de Minuta, quais sejam: (i) Parecer nº 13650/2022/SAC/SAE/SEPC/ME (SEI nº 6297820), (ii) Minuta Centro de Pesquisas Avançadas Wernher von Braun (SEI nº 6297852), (iii) Análise da Minuta de Resolução do *free flow* - ABCR (SEI nº 6297875), (iv) Proposta alterações Minuta de Resolução do *free flow* - CPAWVB (SEI nº 6297898), (v) Proposta alterações Minuta Resolução *free flow* ABCR (SEI nº 6297958) e (vi) Proposta alterações Minuta Resolução *free flow* ABECS (SEI nº 6297976).

10.6. Diante do exposto, por meio do Despacho nº 78/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (6297652), a SENATRAN encaminhou à Coordenação Geral de Regulação daquele Órgão, para análise e manifestação final à Ouvidoria-Geral contendo a indicação de acolhimento ou não acolhimento de cada contribuição apresentada, com a devida justificativa para aquelas que não forem acolhidas.

10.7. Dessa forma, atualmente todas as contribuições estão sendo analisadas pela SENATRAN, e após manifestação final, será apresentada a minuta final da Resolução em tela.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. **Risco 1 - Com a mudança do pagamento do pedágio para o sistema *free flow* haverá o risco de ocorrer alta inadimplência dos usuários da rodovia durante a fase de adaptação.** Entendemos que a mudança de cultura de pagamento de pedágio no País para um modelo que dá maior liberdade e responsividade aos usuários, poderá passar por um período de adaptação, que ocasionará o risco de haver grande inadimplência de pagamentos de tarifa de pedágio. O referido risco apresenta média probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria muito grave, sendo necessário mitigar o risco por meio de um plano de informação e divulgação extremamente amplo frente aos usuários, bem como adoção de medidas de *enforcement* que desestimule o não pagamento da tarifa.

11.2. **Risco 2 - Sendo um risco colateral da materialização do Risco 1, trata-se da grande quantidade de autuações por evasão de pedágio para os usuários que não pagarem tarifa gerar pressão social e inviabilização política do sistema de pagamento automático *free flow*.** Nesse caso, retrata-se uma consequência lógica da materialização do Risco 1, pois caso ocorra grande inadimplência de pagamento de tarifa de pedágio, os órgãos de polícia de trânsito autuariam grande quantidade de multas de evasão de pedágio em desfavor do usuário. Tal fato poderia levantar um cenário de desaprovção social e política do novo sistema de cobrança de pedágio, que, ao invés de promover a justiça social na cobrança de pedágio, poderia ser acusado de estimular a arrecadação de valores em favor do Estado por meio do poder coercitivo do Estado. O referido risco apresenta média probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria grave, sendo necessário mitigar o risco por meio de um plano de informação e divulgação extremamente amplo frente aos usuários, bem como ajuste das medidas de *enforcement*, de forma que não seja demasiadamente severa com o infrator.

11.3. **Risco 3 - Risco de ocorrer quantidade relevante de evasão de pedágio involuntária dos usuários em razão das ineficiências do Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV)** - É de conhecimento do mercado de operação de sistemas de rodovias que existe um grau de ineficiência dos equipamentos que utilizam o reconhecimento de Placas de Identificação de veículos nas rodovias, visto que a captação da informação está sujeita à qualidade da captação da imagem, as condições ambientais que envolvem o sistema rodoviário, bem como o próprio comportamento do usuário na conservação da placa do veículo, resultando em índice razoável de não captação das informações via OCR. Tal fenômeno poderá causar quantidade relevante de evasão de pedágio involuntária dos veículos, que ocasionará solicitação pelas Concessionárias de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão e elevação da tarifa de pedágio nas rodovias. O referido risco apresenta média alta probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria moderada, sendo necessário mitigar o risco por meio do estímulo de utilização de pagamento dos pedágios por outras tecnologias, como o pagamento via TAG.

11.4. Como está sendo sugerida a escolha regulatória da **Alternativa 2**, entendemos que esse cenário trata o **Risco 1 e 3** ao obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, aumentando assim os meios de pagamentos disponíveis aos usuários, incluindo o TAG, e aumentando a probabilidade de pagamento tempestivo por cada usuário. O Risco 3 é mitigado em razão da redundância de tecnologias disponíveis para viabilizar a cobrança de tarifa de pedágio, o que reduz o risco de não haver meios disponíveis de pagamento disponíveis aos usuários. Sobre o **Risco 2**, entendemos que o cenário apresentado de estabelecer um prazo mais dilatado para caracterizar a evasão de pedágio dos usuários (30 dias), mitiga o risco de que ocorra a autuação de grande quantidade de multas em desfavor dos usuários.

No entanto, ao se escolher a implantação da **Alternativa 2**, um novo risco é acrescentado, qual seja: com a escolha de caracterizar a infração de pedágio com o não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias** após a passagem do

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/DocArquivoTeor+2369704> 02197302001060325/2023-90 / pg. 39



veículo, assume-se o risco de esquecimento dos usuários sobre a dívida de pedágio devida.

11.6. A responsabilidade pela implantação das tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, bem como da implementação dos meios disponíveis de pagamento aos usuários é dos Órgãos executivos de infraestrutura que devem regulamentar os meios de tecnologia disponíveis, e das empresas concessionárias nas quais recaem a obrigação de implantação dos equipamentos de tecnologia, sua manutenção e operação, garantindo o funcionamento do sistema como um todo. A fiscalização da atuação dos Órgãos de Infraestrutura recai sobre os Órgãos de Controle Interno e Externo de cada Ente Federativo responsável pela via concedida, bem como a fiscalização da atuação das empresas concessionárias recai sobre os órgãos de infraestrutura executivos com competência para tanto, como a ANTT para o caso das rodovias federais concedidas.

11.7. A respeito das ações relacionadas à fiscalização de trânsito decorrente da evasão de pedágio dos usuários nas vias concedidas, a responsabilidade recai sobre os órgãos com poder de polícia de trânsito, que possuem a responsabilidade de regulamentar as diretrizes técnicas que permitam a adequada fiscalização no cenário de cobrança de tarifa via *free flow*, bem como garantir a fiscalização e vigilância nas vias e rodovias de suas competências, desestimulando assim maus hábitos dos usuários na rodovia relacionados ao não pagamento da tarifa.

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. Conforme relatado no "item 8 - Comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório identificado", a solução ou alternativa técnica disposta sugerida no presente relatório é a nº 02, cujas premissas estão descritas a seguir:

12.2. A **alternativa 2** baseia-se em obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*. Dessa forma a principal tecnologia utilizada seria o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), que permite o reconhecimento de caracteres a partir de uma imagem, utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV).

12.3. Além disso, para efeitos de redundância, ou para viabilizar a vinculação a sistemas de autopagamento disponíveis na via, o sistema de identificação automática pode utilizar uma ou mais tecnologias, de forma isolada ou conjunta, complementares à identificação da PIV por meio de OCR.

12.4. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução em tela que o não pagamento da tarifa de pedágio decorrente do trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

12.5. A implementação da alteração regulatória, pelo setor de rodovias concedidas, se dará essencialmente com a participação das Agências ou órgãos públicos responsáveis pela fiscalização, gestão e regulação dos contratos de concessão de suas respectivas jurisdições, que, com o apoio das empresas concessionárias de rodovias, serão responsáveis pela implementação da operação de cobrança de tarifa via *free flow* em suas respectivas vias.

12.6. Nesta senda, baseada nas diretrizes técnicas definidas pela SENATRAN, tais órgãos serão responsáveis em regulamentar suas respectivas especificidades técnicas para subsidiar as empresas concessionárias na implantação e operação dos sistemas de cobrança de tarifa via *free flow*, estabelecendo ainda normas técnicas com as metodologias de fiscalização de cada órgão frente às respectivas empresas, visando garantir a eficácia e efetividade da nova cultura de se cobrar tarifa de pedágio sem a necessidade de cabines de bloqueio de tráfego nas vias.

12.7. Além disso, considerando que a alteração regulatória reporta ajuste na metodologia de fiscalização de evasão de pedágio, sendo um tema relacionado ao poder de polícia de trânsito nas rodovias, cuja competência remonta aos órgãos de trânsito competentes na respectiva via, a fiscalização da evasão de pedágio no sistema de cobrança automático via *free flow*, envolverá, nesse cenário, órgãos como a Polícia Rodovia Federal nas vias Federais, Órgãos de Trânsitos Estaduais para vias estaduais e Órgãos de Trânsito Municipais para vias municipais.

12.8. Da mesma forma, caberá a cada órgão com poder de polícia de trânsito em cada via regulamentar especificamente os temas relacionados às especificidades da fiscalização de trânsito de evasão de pedágio em suas respectivas vias.

12.9. Destaqueamos que a Lei nº 14.157, de 2021, de *per si*, não é instrumento jurídico suficiente que obrigue alguma empresa de concessão rodoviária a cobrar tarifa mediante o sistema *free flow*, visto que tal obrigação apenas poderia ser consumada por meio de assinatura de termo contratual entre o poder concedente e a empresa concessionária responsável pelo trecho concedido. Nesta senda, os contratos de concessão vigentes que não contenham tal obrigação, apenas poderão exigir tal método de cobrança caso acordem com as empresas, mediante a garantia do reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão.

12.10. Ressalta-se que no âmbito federal, o primeiro contrato de concessão em que será utilizado um sistema de cobrança de pedágio via *free flow* é o segmento de rodovia da BR-116/101/SP/RJ, CCR Rio SP, em que fora previsto que, a partir do 37º mês (março/2025) da concessão, deverá haver o gerenciamento de tráfego na Região Metropolitana de São Paulo (km 205 a 230 da BR-116/SP), com cobrança de pedágio por meio do *free flow* para quem for trafegar pela pista expressa. No entanto, a Concessionária Rio SP propôs à ANTT que o início da cobrança de pedágio no segmento da rodovia da BR-101/RJ, ocorra no ano de 2023 por meio do sistema de cobrança de pedágio via *free flow*.

12.11. Dessa forma, estima-se que, a partir do segundo trimestre do ano de 2023, já teremos um *case* real de concessionária em rodovia federal trabalhando com a cobrança de pedágio sem a presença de cabines de bloqueio. Dessa forma, como a Resolução da SENATRAN em tela definirá diretrizes importantes para a normatização técnica dos órgãos reguladores e fiscalizadores das rodovias concedidas, bem como dos órgãos com poder de política de trânsito, recomenda-se que caso se opte por dispor de *vacatio legis*, que o período não ultrapasse 45 dias.

12.12. Cabe lembrar que a alternativa escolhida é apenas um meio de se implementar obrigação contratual entre os órgãos de infraestrutura responsáveis pela gestão, fiscalização e regulação de contratos de concessão e as respectivas empresas concessionárias. Por consequência lógica a fiscalização das ações de implementação da cobrança do sistema *free flow* caberá aos devidos órgãos públicos, que poderão utilizar de todos os meios administrativos disponíveis para tanto, como fiscalização direta por meio de seus servidores públicos, contratação de empresas supervisoras que prestem apoio técnicos nas ações de fiscalização, bem como implementação de sistemas de TI que auxiliem na fiscalização e operação dos meios de pagamento disponibilizados pelas concessionárias.

12.13. Com relação ao Programa de Concessões de Rodovias Federais, cuja responsabilidade pela implementação da política pública cabe à ANTT, a supervisão do programa é realizada pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, por meio do Departamento de Transporte Rodoviário, que tem a competência de realizar o acompanhamento do Programa de Rodovias Federais Concedidas no âmbito da União por meio de Indicadores, divulgados por meio de Boletim Anual, cuja construção está baseada em Manual específico para tanto.

12.14. Entendemos que esse programa poderá propor indicadores nos próximos anos para acompanhar a evolução da implementação da cobrança do sistema *free flow* em rodovias federais, cujos indicadores poderão ser definidos posteriormente, mediante contribuição do setor e amadurecimento da implementação dos primeiros *cases*. Sobre as rodovias estaduais e municipais, entendemos que caberá a cada órgão responsável implementar a política de fiscalização e monitoração da implementação do pagamento via *free flow*.

12.15. De acordo com o Art. 14 do Decreto nº 10.411, de 2020, deve ser indicado um prazo máximo para reavaliação da norma proposta. Considerando que os primeiros *cases* de implantação do sistema *free flow* ocorrerão nos próximos 03 (três) anos, seria salutar que o prazo máximo de reavaliação da norma em tela seja de 03 (três) anos após sua publicação.

13. CONCLUSÃO

13.1. Diante do exposto, segue a Avaliação de Impacto Regulatório da proposta de regulamentação que disporá sobre a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitam por essas vias em que fora apresentada análise sobre os diversos cenários e alternativas possíveis no âmbito do setor de rodovias concedidas no País.

Assim, apresentamos nossa contribuição técnica à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) no que concerne à propositura de do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), dispondo sobre a proposta de adoção de alternativa regulatória apresentada na minuta de Autenticação eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo/leg-2369704>

Relatório de Indicadores de Impacto Regulatório nº 22/175230000.0259760000.030325/2023-90 / pg. 40



Resolução SEI nº (5954821), qual seja:

13.3. **Alternativa 2** - baseia-se em obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*. Dessa forma, a principal tecnologia utilizada seria o Reconhecimento Óptico de Caracteres (*Optical Character Recognition - OCR*), que permite o reconhecimento de caracteres a partir de uma imagem, utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV).

13.4. Além disso, para efeitos de redundância, ou para viabilizar a vinculação a sistemas de autopagamento disponíveis na via, o sistema de identificação automática pode utilizar uma ou mais tecnologias, de forma isolada ou conjunta, complementares à identificação da PIV por meio de OCR.

13.5. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução em tela que o não pagamento da tarifa de pedágio, decorrente do trânsito em via dotada de *free flow*, no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

13.6. Sem mais para o momento, permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres para aprovação e posterior encaminhamento à SENATRAN.

STEPHANE QUEBAUD
Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Stephane Louis Georges Quebaud**, Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário, em 22/10/2022, às 15:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas**, Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias, em 24/10/2022, às 10:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6014797** e o código CRC **26942223**.



Referência: Processo nº 50000.023976/2021-61



SEI nº 6014797

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-7693 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codigoArquivo=2369704>

Relatório de Inicialização de Processo (SEI nº 6014797/2022) / SEI nº 6014797/2022-90 / pg. 41

2369704



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 27 de outubro de 2022.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se da Avaliação de Impacto Regulatório da proposta de regulamentação que disporá sobre a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias, em atenção ao Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), por meio do qual foi definido conjunto de temas prioritários, relevantes para as reflexões de momento e de futuro, com o apoio das associadas da ABCR e de consultores externos, em articulação com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

1.2. Um dos temas eleitos no âmbito do referido Acordo consiste na análise e proposição das condições necessárias para a implementação do denominado *free flow* no Brasil. Assim, coube à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) a propositura de Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), bem como de possíveis alterações nos atos normativos atualmente em vigor, em atenção às disposições estabelecidas pela Portaria SENATRAN nº 13, de 2022, que trata sobre a Agenda Regulatória da Secretaria Nacional de Trânsito para o biênio 2021-2022.

1.3. Por meio do Despacho Nº 64/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 6005296), a SENATRAN encaminhou a Minuta de Resolução (SEI nº 5954821), bem como a NOTA TÉCNICA Nº 160/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 5965356) com as justificativas da proposta de Resolução. De acordo com o referido Despacho, em face da multiplicidade de desdobramentos que podem decorrer da publicação de tal ato normativo ora proposto e da repercussão de tais desdobramentos em temas afetos às competências da SNTT, solicitam-se os bons préstimos dessa Secretaria para a elaboração de Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), a fim de fundamentar a tomada de decisão da SENATRAN quanto ao prosseguimento das tratativas para a edição do ato normativo após a realização da consulta pública.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O MINFRA e a ABCR firmaram entre si o Acordo de Cooperação Técnica Nº 03 (SEI nº 3770705), publicado no Diário Oficial da União em 2 de março de 2021, visando contribuir para o aprimoramento das concessões rodoviárias e melhoria dos estudos para as novas concessões, o qual tinha como um dos objetivos específicos descritos no respectivo plano de trabalho "*free flow*: levantar as necessidades para inclusão e utilização das tecnologias existentes sobre cobrança automática de pedágio nas concessões rodoviárias federais".

2.2. Durante a execução dos estudos e levantamentos no âmbito do referido ACT, foi publicada, em 1º de junho de 2021, a Lei nº 14.157, que estabeleceu as condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, trazendo alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Lei nº 10.233, de 2001.

2.3. Mais especificamente, as alterações trazidas à legislação vigente pela nova Lei nº 14.157, de 2021, tratam:

- da delegação de competência ao CONTRAN para estabelecer os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem;
- da criação do art. 209-A no CTB, desvinculando a infração referente à evasão de pedágio do art. 209 e ampliando os elementos do tipo infracional de forma a acomodar não apenas a evasão típica do modelo de pedágio dotado de meios físicos de controle e cobrança (guichês e cancelas), como também a evasão do pedágio nos sistemas de livre passagem;
- da limitação do valor destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, ao montante total arrecadado por meio das multas por evasão de pedágio; e
- da atribuição de competência à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para exercer, diretamente ou mediante convênio, a fiscalização de evasão de pedágio nas rodovias federais concedidas.

2.4. Dessa forma, a publicação da Lei federal nº 14.157 estabeleceu um novo cenário para a operação de cobrança de pedágio em rodovias concedidas no território nacional, visto que altera a distribuição espacial dos pontos de cobrança ao longo da rodovia. Historicamente, as cobranças de tarifas em rodovias concedidas ocorreram em praças de pedágio distribuídas ao longo do trecho concedido, o que impunha um bloqueio físico para a passagem dos usuários, cuja liberação acontece após o pagamento da taxa de tarifa para cada veículo passante em cabines que permitiam a passagem do veículo.

2.5. A referida lei estabeleceu outra alternativa para a cobrança de tarifa de pedágio em rodovias concedidas, que é a utilização do sistema *free flow*, ou de livre passagem de veículos, que permite a cobrança de pedágio por meio de pontos de cobrança distribuídos ao longo da rodovia sem bloqueio, permitindo que a relação entre a extensão efetivamente percorrida pelo usuário e o valor de tarifa paga seja mais justo.

2.6. Para dar eficácia à proposta normativa, é necessário que o poder executivo regulamente os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem pelas vias com cobrança de tarifa via *free flow*, bem como os meios de fiscalização quanto à evasão de pedágio pelos usuários das rodovias e demais ações acessórias afetas à legislação de trânsito.

2.7. Além disso, uma das grandes inovações que a União tem apresentado nos novos projetos de outorgas de rodovias é a implementação do sistema de livre passagem de veículos (*free flow*), como no projeto de outorga do trecho da BR-116/101/SP/RJ, atualmente concedido à empresa CCR RioSP, e o projeto de outorga da BR-116/465/493/RJ/MG, cujo contrato foi assinado no dia 19 de setembro de 2022 com o grupo Ecorodovias.

2.8. A atual intenção da União é que os próximos projetos de outorgas de rodovias tenham o *free flow* como uma das premissas de cobrança de tarifas de pedágio, sendo que a atual carteira de estudos de projetos de concessões rodoviárias do Governo Federal contempla mais de 20.000 (vinte mil) quilômetros de rodovias federais que apresentam viabilidade preliminar para serem concedidas, contemplando todas as cinco regiões do País. Veja abaixo na figura 01, que expõe o mapa do Brasil com a divisão espacial dos trechos de rodovias federais que estão em estudo pela União para comporem, no futuro, o escopo de novas outorgas, ressaltando que os segmentos em verde são rodovias que recentemente foram licitadas pela União e já compõem a carteira de concessão sob gestão da ANTT.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.gov.br/300d/ArquivoTeor/2369704-00.023975/2022-030325/2023-90> / pg. 42

2369704

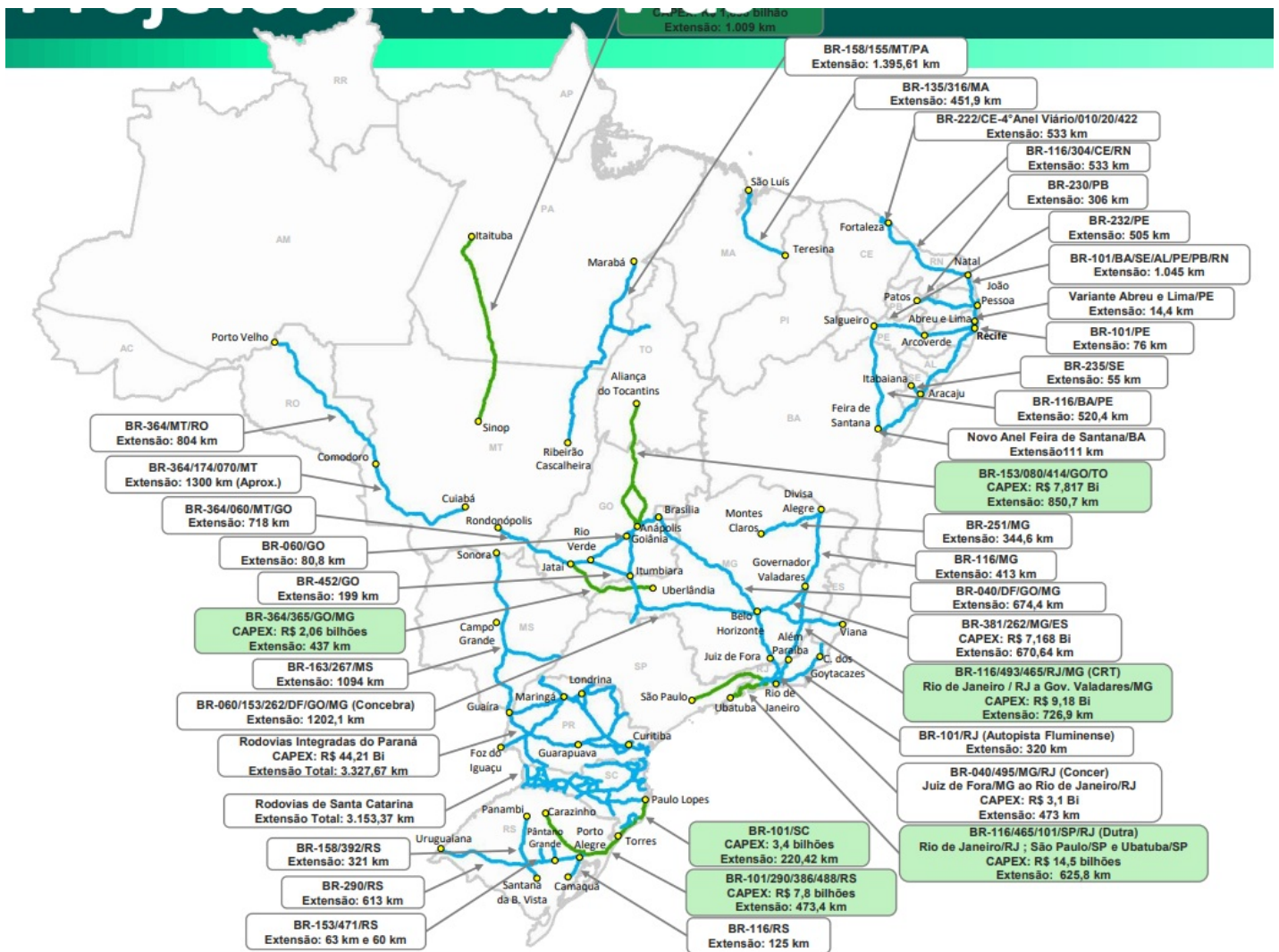


Figura 01 - Novos Projetos de Concessão da União.

2.9. Resta claro que existe grande probabilidade de que a utilização do sistema de cobrança de pedágio *free flow* terá um impacto em caráter nacional, visto que a tendência é que, no futuro, sejam celebrados contratos de concessão de rodovias em todas as regiões do País, reforçado ainda pelo fato de existirem diversos projetos de outorgas de rodovias estaduais, como no Estado de São Paulo, que provavelmente também incorporarão a inovação de cobrança por *free flow* em seus projetos de rodovias concedidas.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

3.1. Os principais agentes econômicos envolvidos no tema são as **Concessionárias de rodovias** signatárias de algum contrato de concessão no País, cujo contrato apresente a obrigação de cobrança de tarifa por meio do sistema *free flow* em algum momento do contrato. O problema afeta diretamente este grupo, pois a empresa terá a obrigação de implantar os equipamentos físicos de identificação automática dos veículos, considerando os *softwares* e os *hardwares* que permitirão propiciar condições técnicas suficientes e necessárias para o funcionamento eficaz da cobrança de tarifa dos usuários na rodovia com o sistema em tela. Além disso, as Concessionárias serão as principais responsáveis por efetuar toda a operação de cobrança de tarifa nesse novo cenário, considerando, para tanto, a regulamentação vigente e a tecnologia disponível no mercado.

3.2. Dessa forma, a definição, por parte da SENATRAN, das diretrizes para a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas, bem como a definição dos meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitem por essas vias, além de estabelecer as bases para a fiscalização de trânsito quanto à evasão de pedágio, é altamente relevante para permitir a ação das empresas concessionárias quanto à implantação e operação dos equipamentos do sistema *free flow* nas rodovias.

3.3. O segundo grupo de agentes econômicos envolvidos no problema regulatório em tela são as Agências Reguladoras e demais órgãos de infraestrutura do País que exercem a gestão, fiscalização e regulação de contratos de concessão de rodovias federais e estaduais, principalmente para órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, em que há contratos de concessão vigentes em que existem obrigações de cobrança de tarifa via sistema *free flow* em trechos específicos de rodovias para os próximos anos.

3.4. Para estes grupos, a proposta legislativa refletida na Minuta de Resolução em tela se mostra altamente relevante, pois permitirá que sejam elaborados normativos específicos para orientar tecnicamente as atividades de implantação e operação do sistema *free flow* pelas Concessionárias, bem como trará diretrizes para a construção do mecanismo de fiscalização pela evasão de pedágio com o apoio dos órgãos que possuem competência de poder de polícia de trânsito.

3.5. Nesta senda, outra categoria de agentes envolvidos no tema são os Órgãos Federais e Estaduais que possuem poder de polícia de trânsito, ou seja, são os titulares do poder de fiscalização de trânsito, que, no caso em tela, se reflete na capacidade de atuar os usuários responsáveis por veículos que cometerem a infração de trânsito de evasão de pedágio nas vias cuja cobrança de tarifa será realizada mediante o sistema *free flow*.

3.6. Para garantir a adequada fiscalização aos órgãos de trânsito, faz-se necessário que a SENATRAN tipifique com propriedade a infração "Evasão de Pedágio", deixando bem caracterizado em quais situações será possível configurar que um veículo efetivamente deixou de pagar pedágio em uma via concedida, garantindo condições materiais para a autuação dos infratores. Ante ao exposto, é altamente relevante que a Minuta de Resolução proposta pela SENATRAN traga os elementos necessários para garantir a adequada fiscalização dos trechos de rodovias concedidas que serão afetadas pelo referido sistema de cobrança.

3.7. Outro grupo altamente impactado são os usuários de rodovias concedidas, que serão beneficiados pelo novo sistema de cobrança de pedágio, rá o pagamento de valor proporcional à extensão utilizada de rodovia por cada veículo, evitando que usuários que utilizam a rodovia em trechos são, próximos a praças de pedágio, paguem preços excessivos de pedágio, bem como reduzirá o efeito do carona, decorrente dos veículos que



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.gov.br/300d/ArquivoTeorico/2369704>

trafegam recorrentemente na rodovia em trechos entre praças de pedágio.

3.8. Além disso, em razão de serem fiscalizados por evasão de pedágio nas vias, faz-se necessário que os usuários da rodovia estejam cientes da possibilidade de autuações por evasão de pedágio, estabelecendo os meios de informação adequados e a definição clara das condições de enquadramento no fato gerador da infração de evasão em uma via de cobrança via *free flow*. Para tanto, é mister que a Minuta de Resolução proposta pela SENATRAN traga elementos mínimos que garantam a segurança jurídica para que os órgãos de trânsito possam autuar os infratores nas rodovias diante da caracterização do evento de evasão.

3.9. Diante do exposto acima, resta claro que a ausência da publicação da referida Minuta de Resolução pela SENATRAN impediria a materialização da implantação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow*, deixando de trazer condições materiais mínimas que permitam a gestão, operação e fiscalização pela ANTT e órgãos de trânsito do referido modo de cobrança de tarifa.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. A Lei Ordinária Federal nº 14.157, de 1º de Junho de 2021 alterou as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 10.233, de 5 de junho de 2001, e estabeleceu as condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem.

4.2. Resta configurado ser competência do MInfra a regulamentação do sistema de livre passagem previsto na referida lei, conforme análise conjunta do § 2º do art. 1º da referida Lei, que determina ao Poder Executivo Federal regulamentar o sistema de livre passagem, com o item XI do parágrafo único do art. 1º do Anexo I do Decreto nº 10.788, de 06 de Setembro de 2021, que determina que as competências atribuídas ao MInfra compreendem o planejamento, a regulação, a normatização e a gestão da aplicação de recursos em políticas de trânsito.

4.3. Dessa forma, como a presente análise de impacto regulatório tratará de aspectos relacionados à política de trânsito aplicada ao caso de implantação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow* em rodovias concedidas, está configurada a competência do MInfra para agir sobre o problema identificado.

4.4. Além disso, de acordo com o item IV do art. 12 da Portaria nº 124, de 21 de agosto de 2020, que aprovou o Regimento Interno do MInfra, cabe ao Departamento de Transporte Rodoviário acompanhar aspectos regulatórios do setor de transporte rodoviário. Diante do exposto, resta claro a competência deste Departamento na proposição do respectivo relatório de AIR, visto tratar-se de alteração significativa na operação de rodovias concedidas.

4.5. Ressaltamos que a implementação do sistema de cobrança automática de pedágio via *free flow* resultará também na necessidade de regulamentação, pelas Agências Reguladoras de concessões de rodovias federais, estaduais e municipais, dos aspectos operacionais, tecnológicos e de fiscalização sob a ótica da gestão, fiscalização e operação dos serviços em tela pelas Concessionárias.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Os resultados pretendidos com a regulamentação em tela são os seguintes: (i) estabelecer as condições regulatórias necessárias e suficientes que permitam o pleno funcionamento do sistema de cobrança automática de pedágio via livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas; (ii) estabelecer meios técnicos que permitam a identificação dos veículos que transitam por essas vias com o objetivo de possibilitar a cobrança da tarifa de pedágio dos usuários em trechos concedidos e (iii) estabelecer meios e diretrizes legais que permitam a adequada fiscalização da evasão do pedágio no cenário de cobrança automática via *free flow*, sendo ambos objetivos diretamente relacionados e proporcionais ao problema regulatório em tela.

5.2. Os objetivos e resultados pretendidos estão alinhados com os seguintes objetivos estratégicos previstos no Mapa Estratégico do MInfra: (i) Melhorar o nível dos serviços de Transportes e de Trânsito; (ii) Aperfeiçoar processos normativos e marcos regulatórios; (iii) Consolidar o planejamento integrado do Setor de Transporte e de Trânsito; (iv) Incrementar a participação privada no setor; (v) Aprimorar a governança, o *compliance* e a gestão corporativa e (vi) Prover infraestrutura corporativa tecnológica e suporte logístico integrados, seguros e de alto desempenho.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. Em razão da natureza do problema regulatório identificado, a solução está relacionada essencialmente a uma ação normativa do Poder Executivo, tendo em vista a competência de regulamentação do sistema de cobrança automática de *free flow* imposta pela Lei Ordinária Federal nº 14.157/2021.

6.2. Entre as alternativas discutidas para viabilizar a implantação e operação do sistema de cobrança automático de pedágio via *free flow*, envolvendo técnicos dos órgãos envolvidos (SNTT, ANTT, SFPP, SENATRAN, EPL e ABCR), destacou-se dois eixos cuja solução adotada impactaria de maneira relevante os demais aspectos regulatórios e operacionais atinentes ao *free flow*, quais sejam: (i) Definição do tipo de tecnologia que seria utilizado para identificação dos veículos que transitam pelas vias com cobrança de pedágio via *free flow* e (ii) definição dos meios e diretrizes técnicas e legais para fiscalizar a evasão do pedágio. Diante disso, as alternativas possíveis consideradas basearam-se em definições distintas para os referidos eixos.

6.3. A **alternativa 1** baseia-se em estabelecer apenas a tecnologia de identificação dos veículos por meio do TAG para viabilizar o pagamento de pedágios em rodovias concedidas que utilizem o sistema *free flow*. Dessa forma, os usuários seriam obrigados a pagar o pedágio por meio das TAGs oferecidas pelas empresas administradoras de meios de pagamentos para arrecadação de pedágio - AMAPs. Tal solução é considerada ideal do ponto de vista técnico, mas sua viabilidade apresentou barreiras relevantes que serão descritas nos capítulos seguintes.

6.4. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê, no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela, que o não pagamento da tarifa de pedágio decorrente do trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.5. A **alternativa 2** baseia-se em obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*. Dessa forma, a principal tecnologia utilizada seria o Reconhecimento Óptico de Caracteres (*Optical Character Recognition - OCR*), que permite o reconhecimento de caracteres a partir de uma imagem, utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV).

6.6. Além disso, para efeitos de redundância, ou para viabilizar a vinculação a sistemas de autopagamento disponíveis na via, o sistema de identificação automática pode utilizar uma ou mais tecnologias, de forma isolada ou conjunta, complementares à identificação da PIV por meio de OCR.

6.7. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa escolhida prevê no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução em tela que o não pagamento da tarifa de pedágio, decorrente do trânsito em via dotada de *free flow*, no prazo de **trinta dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.8. A **alternativa 3** baseia-se em considerar a mesma opção de tecnologia para identificação dos veículos escolhida na **alternativa 2** (Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) + tecnologias de redundância), considerando um cenário mais rígido para caracterizar a infração de trânsito de evasão de pedágio previsto no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela.

6.9. Neste cenário, a alternativa escolhida prevê, no § 3º do art. 7º da proposta de Minuta de Resolução em tela, que o não pagamento da tarifa de pedágio decorrente do trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **cinco dias**, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, configura a infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme regulamentação do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

6.10. Por fim, a **alternativa 4** representa o cenário de não regulamentação do poder executivo do sistema de livre passagem, aceitando as vias no sistema de trânsito de rodovias concedidas pela ausência de regras específicas sobre o tema.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.leg.br/300d/ArquivoTexto/2369704>

2369704

Possíveis Impactos - Alternativa 1

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Impacto econômico - estimularia o crescimento do mercado de meios de pagamento automático no país, sendo um efeito desejável, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor dos administradores de meio de pagamento automático, sendo um impacto desejável indireto	Impacto econômico - a alternativa escolhida beneficia economicamente apenas o setor de meios de pagamentos automáticos, representados pelas AMAPs, sendo um impacto indireto e não desejável
Impacto econômico - facilidade na forma de aferição da receita de pedágio pelas concessionárias, já que essa cobrança seria automática por meio do TAG, o que traria redução do risco de evasão de pedágio, sendo um impacto direto e desejável	Impacto social - a utilização de tecnologia única de identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> causaria dificuldades aos usuários da rodovia que seriam obrigados a adquirirem um contrato de TAG com uma empresa AMAP para trafegar em uma rodovia concedida, sendo um impacto direto e não desejável
Impacto social - a utilização de tecnologia única de identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> facilitaria a caracterização dos usuários que evadiram o pedágio, tendo em vista que os dados dos usuários que não efetuaram o pagamento estariam cadastrados junto à AMAP responsável pelo TAG, sendo um impacto indireto e desejável	

Possíveis Impactos - Alternativa 2

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Impacto econômico - estimularia o crescimento do mercado de equipamento de tecnologias de captação de vídeo e imagens com tecnologias OCR, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor de produção e comercialização desses tipos de equipamentos, sendo um impacto indireto e desejável	Impacto social - a utilização de diversos métodos para identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> poderá confundir os usuários da rodovia sobre quais ações devem ser tomadas para pagar o pedágio, quando estes não utilizarem o TAG, sendo um impacto indireto e não desejável
Impacto social - a disponibilização de mais de um tipo de tecnologia para a identificação dos veículos que trafegam em rodovias com pagamento automático via <i>free flow</i> diminuiria o risco de haver evasão de pedágio pelos usuários, vistos haver diversos meios de pagamento disponíveis, sendo um impacto direto e desejável	Impacto social: utilizar como padrão principal a tecnologia de identificação de veículo OCR apresenta fragilidades quanto à eficiência de captação dos dados das Placas Identificadoras dos veículos - PIV, sendo um impacto direto e não desejável

Possíveis Impactos - Alternativa 3

Impactos Positivos	Impactos Negativos



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.gov.br/3000/ArquivoTeorico/2369704>

Relatório de Avaliação de Impactos - Alternativa 1 (P. 13/23) - 00.023/2020-030325/2023-90 / pg. 45

<p>Impacto econômico - estimularia o crescimento do mercado de equipamento de tecnologias de captação de vídeo e imagens com tecnologias OCR, visto que aumentaria a renda e nível de emprego no setor de produção e comercialização desses tipos de equipamentos, sendo um impacto indireto e desejável</p>	<p>Impacto social - a utilização de diversos métodos para identificação dos veículos que trafegam em rodovia com pagamento automático via <i>free flow</i> poderá confundir os usuários da rodovia sobre quais ações devem ser tomadas para pagar o pedágio, quando estes não utilizarem o TAG, sendo um impacto indireto e não desejável</p>
<p>Impacto social - a disponibilização de mais de um tipo de tecnologia para a identificação dos veículos que trafegam em rodovias com pagamento automático via <i>free flow</i> diminuiria o risco de haver evasão de pedágio pelos usuários, vistos haver diversos meios de pagamento disponíveis, sendo um impacto direto e desejável</p>	<p>Impactos econômicos - estabelecimento do prazo de apenas 5 (cinco) dias para caracterizar a evasão de pedágio, contados do dia seguinte ao da passagem do veículo pelo ponto de leitura, poderia causar grande quantidade de autuações de multas aos usuários nos primeiros anos de funcionamento do novo sistema de cobrança de pedágio, sendo um impacto indireto e não desejável; (ii) utilizar como padrão principal a tecnologia de identificação de veículo OCR apresenta fragilidades quanto à eficiência de captação dos dados das Placas Identificadoras dos veículos - PIV, sendo um impacto direto e não desejável</p>

Possíveis Impactos - Alternativa 4

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Não foram verificados impactos positivos na implementação da Alternativa	<p>Impacto econômico - A não regulamentação pelo poder executivo do sistema de livre passagem poderá inviabilizar a implementação do instituto nas rodovias, pois não haveria o estabelecimento de diretrizes técnicas para implementação da tecnologia de identificação dos veículos, bem com não definiria as condições para fiscalização da infração de trânsito por evasão de pedágio, sendo um impacto direto e não desejável</p>
	<p>Impacto econômico - Um segundo impacto econômico que poderia ocorrer na viabilização dessa alternativa seria a perda de receita de pedágio para empresas com contratos de concessão vigentes com previsão de arrecadação de pedágio mediante o uso do free flow, sendo um impacto direto e não desejável</p>

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

Benefícios e Custos - Alternativa 1

Benefícios	Custos Associados
A identificação do veículo seria realizada de forma automática por meio das TAGs para todos os veículos circulantes nas rodovias concedidas, que teria o governo e as empresas concessionárias como maiores beneficiadas, pois reduziria o risco de evasão de pedágio nas rodovias	O custo político junto à sociedade para estabelecer normativo legal que obrigue os motoristas usuários de rodovias concedidas a terem o TAG em seus veículos, cujo principal ator que suportaria os custos seria o governo, responsável pelas ações legislativas necessárias para a aprovação do projeto de lei



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.leg.br/3000/ArquivoTeor/2369704>

O processo de pagamento de tarifas de pedágio nas rodovias concedidas seria mais simples de ser absorvido pelo usuário médio, beneficiando a sociedade, as concessionárias e o governo, pois causaria o desenvolvimento da cultura de pagamento de pedágio por meio do TAG	O custo financeiro dos usuários de rodovias concedidas que deverão custear os dispositivos de TAG junto às AMAPs, sendo a sociedade o principal ator que suportará esse custo
Maior facilidade no processo de fiscalização da evasão do pedágio, pois com os dados dos clientes disponíveis no banco de dados das AMAPs, seria mais fácil a identificação de cada veículo para os processos de autuação das infrações verificadas. O maior beneficiado no caso seria o Governo que teria maior credibilidade no processo de fiscalização de evasão de pedágio	

Benefícios e Custos - Alternativa 2

Benefícios	Custos Associados
Disponibilização de mais de uma tecnologia de identificação de veículos, o que trará redundância nos dispositivos dispostos ao longo da rodovia, permitindo a captação de informações por meio da tecnologia OCR, pela utilização de TAGs nos veículos, bem como outra tecnologia que esteja disponível para uso nas rodovias. Tal metodologia beneficiaria a sociedade, pois os usuários da rodovia poderiam utilizar diversos métodos para captação da passagem de seus veículos nas vias concedidas	Adotar como regra a utilização da tecnologia OCR para identificação dos veículos por meio de verificação das imagens das PIVs apresenta uma série de dificuldades, reduzindo a eficácia da coleta de dados dos veículos, causando uma evasão de pedágio involuntária de alguns veículos. Os principais atores impactados serão as empresas concessionárias e o governo, pois com o maior potencial de evasão de pedágio, aumentaria o risco do projeto de concessão, e consequentemente aumentaria o custo da tarifa para o usuário da rodovia
Maior aceitabilidade política da sociedade para a implantação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> , visto que não seria necessário obrigar a utilização do TAG em todo veículo que trafegasse na rodovia concedida. O maior beneficiado desse benefício seria a sociedade, pois os usuários das rodovias concedidas não incorreriam em custos adicionais no uso da rodovia além do valor de pedágio devido	Aumento do custo da Concessionária com a implantação de equipamentos que abarquem todas as tecnologias disponíveis para identificação de veículos, sendo a Concessionária a maior impactada com os referidos custos
	Aumento do custo regulatório do Governo para garantir todas as diretrizes para implantação e operação das tecnologias definidas, bem como quanto à fiscalização de evasão de pedágio, sendo o Governo o principal impactado com o referido custo, em especial, a Agência Reguladora responsável pela rodovia concedida

Benefícios e Custos - Alternativa 3

Benefícios	Custos Associados



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.leg.br/3000/ArquivoTexto/2369704>

Relatório de Atividade OCIN (04/27/2022) (P. 02369704) 00.02369704/2020-03/0325/2023-90 / pg. 47

2369704

Disponibilização de mais de uma tecnologia de identificação de veículos, o que trará redundância nos dispositivos dispostos ao longo da rodovia, permitindo a captação de informações por meio da tecnologia OCR, pela utilização de TAGs nos veículos, bem como outra tecnologia que esteja disponível para uso nas rodovias. Tal metodologia beneficiaria a sociedade, pois os usuários da rodovia poderiam utilizar diversos métodos para captação da passagem de seus veículos nas vias concedidas	Adotar como regra a utilização da tecnologia OCR para identificação dos veículos por meio de verificação das imagens das Placas de Veículos apresenta uma série de dificuldades, reduzindo a eficácia da coleta de dados dos veículos, causando uma evasão de pedágio involuntária de alguns veículos. Os principais atores impactados serão as empresas concessionárias e o governo, pois com o maior potencial de evasão de pedágio, aumentaria o risco do projeto de concessão, e consequentemente aumentaria o custo da tarifa para o usuário da rodovia
Maior aceitabilidade política da sociedade para a implantação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> , visto que não seria necessário obrigar a utilização do TAG em todo veículo que trafegasse na rodovia concedida. O maior beneficiado desse benefício seria a sociedade, pois os usuários das rodovias concedidas não incorreriam em custos adicionais no uso da rodovia além do valor de pedágio devido	Aumento do custo da Concessionária com a implantação de equipamentos que abarquem todas as tecnologias disponíveis para identificação de veículos, sendo a Concessionária a maior impactada com os referidos custos
	Aumento do custo regulatório do Governo para garantir todas as diretrizes para implantação e operação das tecnologias definidas, bem como quanto à fiscalização de evasão de pedágio, sendo o Governo o principal impactado com o referido custo, em especial, a Agência Reguladora responsável pela rodovia concedida
	Em razão do cenário mais rígido para a caracterização da infração de evasão de pedágio, espera-se que seja emitida grande quantidade de multas aos usuários infratores, aumentando o custo processual dos órgãos de trânsito, e aumentando o custo social do sistema <i>free flow</i> . Os atores mais impactados nesse cenário seriam a sociedade que suportaria o custo financeiro decorrente dos valores das multas autuadas e o governo que terá um aumento nos custos processuais de autuação e avaliação dos recursos das multas

Benefícios e Custos - Alternativa 4

Benefícios	Custos Associados
Não foi verificado benefícios à sociedade, empresas e governo no caso de adotar essa alternativa	A ausência da regulamentação do sistema de pagamento automático via <i>free flow</i> pelo Poder Executivo Federal impediria a implementação e operação do sistema nas rodovias federais concedidas, visto a ausência de diretrizes técnicas e de fiscalização às Agências governamentais e Concessionárias responsáveis pela execução da política pública. Os principais atores impactados com esse custo seriam a sociedade que não teria a oportunidade de pagar uma tarifa de pedágio mais justa frente à real utilização do ativo rodoviário. Outro ator altamente impactado com o custo em questão seria o próprio Governo Federal, responsável pela demanda legislativa que criou a política pública de implementação do <i>free flow</i>



Por meio da Lei nº 14.157, de 2021, foram estabelecidas as condições para a implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.leg.br/3000/ArquivoTexto/2369704> 00.023975/2020-030325/2023-90 / pg. 48

2369704

por meio de sistemas de livre passagem (*free flow*), com o intuito de possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. A natureza dessa legislação se baseou em buscar maior justiça social na cobrança da tarifa, no que o usuário pagaria um valor proporcional ao trecho de rodovia que este realmente utilizou em cada passagem, demonstrando para tanto um viés social na tomada de decisão legislativa. Nesse escopo, entendemos que os aspectos relacionados aos benefícios sociais devem balizar os critérios de análise comparativa da efetividade, eficiência e coerência de cada uma das alternativas apresentadas, insurgindo assim, na alternativa recomendada para ser adotada na implementação do novo sistema de cobrança de pedágio.

8.2. Apresentados os principais benefícios e custos esperados frente à adoção de cada uma das alternativas, demonstramos a seguir avaliação sobre a escolha da melhor alternativa regulatória a ser proposta no caso em tela.

8.3. Sobre a **alternativa 1**, ressaltamos que a escolha de estabelecer que cada usuário de rodovia concedida seja obrigado a ter em seu veículo um dispositivo de TAG, incorrendo em custos adicionais aos usuários na manutenção desse serviço junto as AMAPs, causa uma externalidade negativa para a sociedade. Tal externalidade é devida à restrição da liberdade do cidadão em se limitar em apenas um meio de pagamento de um serviço, impactando diretamente no bem estar social de cada usuário de uma rodovia concedida que terá o sistema de cobrança automática de pedágio *free flow*.

8.4. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, apresenta sensibilidade com o usuário da rodovia, e em consequência com a sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter mais dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, facilitando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento.

8.5. Sobre a **alternativa 2**, a escolha regulatória de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, usando meios como o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), TAG, dentre outros, trará grande externalidade positiva à sociedade, e consequentemente ao usuário da rodovia, que terá a liberdade de escolha de qual meio de pagamento utilizar para tráfego em uma via concedida custeada via cobrança automática por meio do *free flow*.

8.6. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **trinta dias**, apresenta sensibilidade com o usuário da rodovia, e em consequência com a sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter mais dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, facilitando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento.

8.7. Sobre a **alternativa 3**, a escolha regulatória de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, usando meios como o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), TAG, dentre outros, trará grande externalidade positiva à sociedade, e consequentemente ao usuário da rodovia, que terá a liberdade de escolha de qual meio de pagamento utilizar para tráfego em uma via concedida custeada via cobrança automática por meio do *free flow*.

8.8. Sobre os meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio, a alternativa no § 3º do art. 7º da proposta de minuta de Resolução que prevê a caracterização da evasão de pedágio pelo não pagamento da tarifa de pedágio decorrendo trânsito em via dotada de *free flow* no prazo de **cinco dias**, apresenta alta externalidade negativa ao usuário da rodovia, e em consequência à sociedade. Isso decorre do fato do usuário ter poucos dias para pagar o pedágio antes de cometer a infração de evasão de pedágio, dificultando a adaptabilidade do cidadão médio que utiliza as vias e rodovias no País ao novo método de pagamento, além de aumentar sobremaneira o potencial de atuações em desfavor dos usuários da rodovia, causando prejuízos financeiros imediatos na sociedade.

8.9. Sobre a **alternativa 4**, do cenário da não regulamentação do poder executivo do sistema de livre passagem, entendemos ser a pior escolha regulatória dentre as quatro alternativas apresentadas. Entende-se que a sociedade seria a principal penalizada caso os órgãos executivos de infraestrutura do País e as concessionárias de rodovias não pudessem implantar o sistema de pagamento automático via *free flow*, não sendo possível a disseminação da política de maior justiça social na cobrança de tarifa de pedágio em vias urbanas e rodovias concedidas à iniciativa privada.

8.10. Diante do exposto acima, resta claro que a **Alternativa 2**, é o cenário que melhor traz benefícios sociais por sua implantação, garantindo maior escolha ao usuários da rodovia do meio de pagamento a ser utilizado, bem como adoção de meios e diretrizes para fiscalização da evasão do pedágio mais benéficos para a sociedade.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Historicamente, a Noruega foi pioneira na implementação da tecnologia de cobrança automática de pedágio via *free flow*, utilizada pela primeira vez em Alesund, em 1987, operando conjuntamente com praças de pedágio tradicionais. Nos Estados Unidos, a primeira utilização em grande escala de cobrança automática de pedágio, via *free flow*, ocorreu em 1989, com a implantação do sistema *TollTag*, pela *Amtech*, na *Dallas North Tollway*. A *Dallas North Tollway* é uma rodovia de 51 km com acesso controlado, operada pela agência *North Texas Tollway Authority (NTTA)*, que vai do centro de Dallas até Frisco, duas cidades do estado do Texas.

9.2. Na América do Sul, destaca-se a experiência de Rodovia com pedágio aberto existente em Santiago no Chile. Atualmente, existe uma rede de mais de 640 km de vias expressas que cobram pedágio usando apenas o sistema *free-flow*. Atualmente, além dos exemplos citados, o uso de cobrança eletrônica de pedágio via *free flow* é utilizado em vários sistemas rodoviários ao redor do mundo, com destaques para países como Canadá, Austrália, Israel, Estados Unidos, Emirados Árabes Unidos, Singapura, Inglaterra, Noruega e Jamaica.

9.3. Apesar de não ser tema da presente discussão regulatória, um aspecto relevante que diferencia a experiência internacional do modelo de cobrança de pedágio utilizado no Brasil está na classificação praticada atualmente para tarifação de veículos. O modelo em vigor no Brasil, utilizado nas praças de pedágio, classifica os veículos por eixo e por rodagem dupla. Já o modelo usualmente utilizado em rodovias com *free-flow* pelo mundo classifica os veículos de acordo com seu comprimento, diferenciando-os apenas entre automóveis e caminhões leves e pesados.

9.4. O modelo utilizado no Brasil para a verificação de eixos na medição do *free flow* apresenta potencial de apresentar dificuldades na detecção automática dos eixos dos veículos, aumentando a possibilidade de erro na cobrança da tarifa. Portanto, os órgãos públicos devem-se manter atentos à possibilidade de alteração da legislação técnica que define a classificação de veículos e suas correlações para a cobrança da tarifa de pedágio.

9.5. Outro aspecto relevante, identificado na experiência internacional, é a supremacia da obrigatoriedade do uso de TAGs, ou outros dispositivos eletrônicos nos veículos que permitam a aferição eletrônica da passagem dos veículos nos pontos de medição, adotando estratégias de desincentivo pelo pagamento de meios de pagamento pós passagem. Tal medida se mostra mais vantajosa em relação à evasão de pedágio pelos motoristas quando trafegam na rodovias de livre passagem, com a cobrança de pedágio sendo realizada via *free flow*. Citamos o exemplo do Chile que teve grande adesão ao modelo de pagamento *free flow*, reforçado pelo fato do governo ter assumido os custos de instalação dos TAGs no início da operação no País.

9.6. A alternativa regulatória escolhida no presente Relatório, de obrigar a Concessionária a disponibilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos, obrigará, em princípio, o sistema de cobrança de pedágio a utilizar como principal tecnologia o Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR). No entanto, recomenda-se fortemente que o País realize regulação com fortes incentivos para o uso de tecnologias de identificação automática dos veículos por meio de tecnologias como os TAGs e demais tecnologias semelhantes, pois este será o meio mais efetivo para redução do potencial de evasão de pedágio pelos motoristas das vias.

9.7. Quanto à política de fiscalização das evasões de pedágios pelos motoristas no Chile, os veículos sem TAG têm suas placas fotografadas e lidas automaticamente. Com a foto da placa, o dono é identificado no registro nacional de veículos motorizados e é cobrada uma tarifa fixa por um dia inteiro de via. Se o pagamento não for efetuado no prazo de 20 dias, os dados são enviados à polícia para exigir o pagamento da multa por infração à lei de trânsito e o dinheiro da multa não é entregue à concessionária. Assim, a obrigação de pagar à concessionária continua vigente, independentemente de a

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.leg.br/3000/ArquivoTercio/2369704> 023975/2020-030325/2023-90 / pg. 49

multa ter sido paga ou não.

9.8. Mas o tratamento dado aos inadimplentes nas rodovias *free flow* ao redor do mundo é variável. Na legislação de Israel, é permitido que as próprias empresas concessionárias possam efetuar a cobrança de multas diretamente aos usuários irregulares. Na Austrália, a concessionária não tem esse direito, devendo enviar os dados dos infratores para a polícia, que será o órgão competente para tanto. No caso do Canadá, os veículos inadimplentes estão sujeitos à não-renovação do licenciamento.

9.9. Entende-se que o modelo legislativo brasileiro não permite a transferência do poder de polícia administrativa para particulares, razão pela qual o modelo de fiscalização de evasão de pedágio se assemelha mais com os exemplos relatados da Austrália e Canadá. No entanto deve-se destacar que no Brasil o órgão responsável pela cobrança de multas não seria a polícia, mas os órgãos com poder de polícia de trânsito. Sobre a experiência do Canadá, o modelo adotado de impedir a renovação do licenciamento no caso de multas não terem sido pagas, já está vigente na legislação de trânsito.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Por meio do Despacho nº 40/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN, de 01 de junho de 2022 (SEI nº 5673745), a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN solicitou à Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura que fosse realizada Consulta Pública referente à Minuta de Resolução (SEI nº 5954821), com o intuito de receber contribuições da sociedade sobre a regulamentação acerca da implementação do sistema de livre passagem em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitam por essas vias.

10.2. Em atenção ao referido Despacho, a Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura publicou a Consulta Pública na plataforma Participe + Brasil, que ficou disponível para receber contribuições durante o período de 31/08 a 30/09/2022 pelo link <https://www.gov.br/participamaisbrasil/implementacao-sistema-livre-passagem-free-flow-rodovias-vias-urbanas>, conforme imagem em anexo (SEI nº 6110577). A Consulta Pública ficou disponível para participação de toda a sociedade, com destaque para os órgãos públicos envolvidos na regulação, gestão e fiscalização de contratos de concessões de rodovias, as empresas concessionárias de rodovias do País, e demais agentes da sociedade envolvidos na implementação e operação de sistemas operacionais em rodovias concedidas.

10.3. Foi identificado no processo de consulta pública uma série de contribuições e questionamentos de grupos importantes e relevantes para o mercado de concessão de rodovias, quais sejam: Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, Melhores Rodovias do Brasil - ABCR, Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade - ABEPAM, Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga - ANUT, e diversas pessoas físicas que apresentaram contribuições individuais.

10.4. Ato contínuo, por meio do Despacho nº 510/2022/OUV-ADM/OUV/SE (6286445), a Ouvidoria-Geral do Ministério da Infraestrutura informou a conclusão da referida Consulta Pública, encaminhando o Relatório de Contribuições (SEI nº 6286435), para análise do setor responsável, solicitando que seja informado posteriormente sobre o acolhimento ou não acolhimento de cada contribuição apresentada, a fim de informar aos participantes da referida consulta.

10.5. Além disso, foram encaminhados documentos formais de contribuições para a SENATRAN sobre a proposta de Minuta, quais sejam: (i) Parecer nº 13650/2022/SAC/SAE/SEPC/ME (SEI nº 6297820), (ii) Minuta Centro de Pesquisas Avançadas Wernher von Braun (SEI nº 6297852), (iii) Análise da Minuta de Resolução do *free flow* - ABCR (SEI nº 6297875), (iv) Proposta alterações Minuta de Resolução do *free flow* - CPAWVB (SEI nº 6297898), (v) Proposta alterações Minuta Resolução *free flow* ABCR (SEI nº 6297958) e (vi) Proposta alterações Minuta Resolução *free flow* ABECS (SEI nº 6297976).

10.6. Diante do exposto, por meio do Despacho nº 78/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (6297652), a SENATRAN encaminhou à Coordenação Geral de Regulação daquele Órgão, para análise e manifestação final à Ouvidoria-Geral contendo a indicação de acolhimento ou não acolhimento de cada contribuição apresentada, com a devida justificativa para aquelas que não forem acolhidas.

10.7. Paralelamente, por meio do Despacho nº 82/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 6418721), de 26/10/2022, a SENATRAN informou que dentre outras sugestões de alterações apresentadas, será acatada a sugestão de redução do prazo de caracterização da infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Inicialmente havia sido sugerido o prazo de 30 (trinta) dias para a caracterização da infração, no entanto, em atenção às sugestões encaminhadas, e visando alcançar o ponto de equilíbrio e razoabilidade da norma, o prazo será alterado para 15 (quinze) dias.

10.8. Diante do exposto, pela alteração acatada pela SENATRAN, resta claro que a **Alternativa 2** proposta passará a considerar o prazo de **15 dias** para configurar uma infração quando do não-pagamento da tarifa de pedágio pelo usuário.

10.9. Dessa forma, a SENATRAN permanece com as avaliações das demais contribuições, e após manifestação final, será encaminhada a proposta de minuta de resolução para análise da CONJUR/Minfra.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. **Risco 1 - Com a mudança do pagamento do pedágio para o sistema *free flow* haverá o risco de ocorrer alta inadimplência dos usuários da rodovia durante a fase de adaptação.** Entendemos que a mudança de cultura de pagamento de pedágio no País para um modelo que dá maior liberdade e responsividade aos usuários, poderá passar por um período de adaptação, que ocasionará o risco de haver grande inadimplência de pagamentos de tarifa de pedágio. O referido risco apresenta média probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria muito grave, sendo necessário mitigar o risco por meio de um plano de informação e divulgação extremamente amplo frente aos usuários, bem como adoção de medidas de *enforcement* que desestime o não pagamento da tarifa.

11.2. **Risco 2 - Sendo um risco colateral da materialização do Risco 1, trata-se da grande quantidade de autuações por evasão de pedágio para os usuários que não pagarem tarifa gerar pressão social e inviabilização política do sistema de pagamento automático *free flow*.** Nesse caso, retrata-se uma consequência lógica da materialização do Risco 1, pois caso ocorra grande inadimplência de pagamento de tarifa de pedágio, os órgãos de polícia de trânsito autuariam grande quantidade de multas de evasão de pedágio em desfavor do usuário. Tal fato poderia levantar um cenário de desaprovção social e política do novo sistema de cobrança de pedágio, que, ao invés de promover a justiça social na cobrança de pedágio, poderia ser acusado de estimular a arrecadação de valores em favor do Estado por meio do poder coercitivo do Estado. O referido risco apresenta média probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria grave, sendo necessário mitigar o risco por meio de um plano de informação e divulgação extremamente amplo frente aos usuários, bem como ajuste das medidas de *enforcement*, de forma que não seja demasiadamente severa com o infrator.

11.3. **Risco 3 - Risco de ocorrer quantidade relevante de evasão de pedágio involuntária dos usuários em razão das ineficiências do Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) utilizada para decodificação dos caracteres alfanuméricos das Placas de Identificação de Veículos (PIV) -** É de conhecimento do mercado de operação de sistemas de rodovias que existe um grau de ineficiência dos equipamentos que utilizam o reconhecimento de Placas de Identificação de veículos nas rodovias, visto que a captação da informação está sujeita à qualidade da captação da imagem, as condições ambientais que envolvem o sistema rodoviário, bem como o próprio comportamento do usuário na conservação da placa do veículo, resultando em índice razoável de não captação das informações via OCR. Tal fenômeno poderá causar quantidade relevante de evasão de pedágio involuntária dos veículos, que ocasionará solicitação pelas Concessionárias de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão e elevação da tarifa de pedágio nas rodovias. O referido risco apresenta média alta probabilidade de ocorrer, e caso o risco se materialize, a severidade no programa de concessões de rodovias seria moderada, sendo necessário mitigar o risco por meio do estímulo de utilização de pagamento dos pedágios por outras tecnologias, como o pagamento via TAG.

Como está sendo sugerida a escolha regulatória da **Alternativa 2**, entendemos que esse cenário trata o **Risco 1 e 3** ao obrigar a Concessionária a utilizar diversos tipos de tecnologias para identificação dos veículos que trafeguem nas rodovias concedidas com pagamento automático via *free flow*, Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadassinatura.camara.gov.br/3000/ArquivoTexto/2369704>
Relatório de Análise de Riscos - SENATRAN/SENATRAN/22 (P. 528235) 00.023975/2022-03/0325/2023-90 / pg. 50



13. CONCLUSÃO

13.2. Assim, apresentamos nossa contribuição técnica à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) no que concerne à propositura de Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), dispondo sobre a proposta de adoção de alternativa regulatória apresentada na minuta de Resolução SEI nº (5954821), considerando o conteúdo do Despacho nº 82/2022/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 6418721) que informou que o prazo de configuração da infração de trânsito prevista no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) seria alterado para 15 dias, resultando assim na seguinte proposta de alternativa a ser adotada:

13.4. Além disso, para efeitos de redundância, ou para viabilizar a vinculação a sistemas de autopagamento disponíveis na via, o sistema de identificação automática pode utilizar uma ou mais tecnologias, de forma isolada ou conjunta, complementares à identificação da PIV por meio de OCR.

13.6. Sem mais para o momento, permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres para aprovação e posterior encaminhamento à SENATRAN.

SUPER
GOV.BR 

SUPER
GOV.BR 



<https://infoleg-autenticidadeassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS
COORDENAÇÃO GERAL DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 24 de maio de 2023.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Este Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR foi consolidado com o objetivo de avaliação prévia à edição de nova portaria de política de outorga, a fim de elucidar os seus prováveis efeitos e sua razoabilidade, bem como subsidiar as tomadas de decisão sobre o tema, conforme disposto no Art. 2º do [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#).

1.2. O relatório analisou a resolução de problema regulatório referente à necessidade de aprimoramento de critérios e diretrizes de política de outorga, a fim de se evitar o comprometimento do objetivo geral do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE de garantir o amplo acesso das pessoas e bens à infraestrutura de transportes do país. Para tanto, comparou-se a sugestão de consolidação de novo instrumento normativo relativo ao tema à manutenção de metodologias já utilizadas desde o início do programa.

1.3. Como resultado, escolheu-se a consolidação de nova portaria de estabelecimento de política de outorga que busca, como impacto, maior modicidade tarifária, maior sustentabilidade socioeconômica dos novos contratos de concessão, além de maior formalização das diretrizes necessárias à sustentabilidade ambiental e às inovações tecnológicas necessárias ao programa de concessões.

1.4. Em atendimento ao Art. 6º do referido decreto, a análise foi concluída por meio deste relatório, conforme os itens explicitados em sequência.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O problema regulatório identificado se refere à necessidade de aprimoramento de critérios e diretrizes de política de outorga a serem implementadas por meio de Projetos de Parceria, a fim de torná-los socialmente, economicamente e ambientalmente mais sustentáveis às concessionárias e aos usuários da via concedida no âmbito do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE.

2.2. A necessidade é oriunda, dentre outros aspectos, da observação de que, recentemente, para tornar os contratos de concessão mais exequíveis à concessionária do ponto de vista contratual, os estudos vem buscando tarifas de pedágio cada vez maiores, as quais podem comprometer a modicidade tarifária aos usuários da via e o objetivo original do programa de garantir o amplo acesso das pessoas e bens à infraestrutura de transportes do país. Ademais, verifica-se a necessidade de maior detalhamento na definição das políticas de outorga a serem implementadas e a melhor alocação dos riscos contratuais ao ente privado e ao Poder Concedente.

2.3. Em que pese já existir políticas de outorga que definem critérios gerais acerca do que deve ser abordado nos novos estudos de viabilidade técnica, há a necessidade de adoção de novo instrumento ou ato normativo que estabelece diretrizes mais objetivas aos contratos de concessão que evite o comprometimento da sustentabilidade socioeconômica, tecnológica e ambiental dos novos projetos.

2.4. Caso a política de outorga estabelecida não seja aprimorada, os operadores de logística e demais utilizadores da malha rodoviária poderão ter impactos diários em seus orçamentos, em um contexto nacional onde a infraestrutura já possui grande peso na formação do "Custo Brasil", considerado já bastante alto nels seus elaboradores, quando comparado a outros países, ainda, com alto peso na área de

rutura (<https://www.gov.br/mdic>).

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 000.015620/2023-25/2023-90 / pg. 53

2369704

2.5. Sem o estabelecimento de uma nova política de outorgas, sem prejuízo a outras ações que podem se fazer necessárias no âmbito da política pública nacional, o transporte rodoviário poderá ser prejudicado em toda a sua cadeia produtiva, com consequente impacto negativo no Produto Interno Bruto - PIB e na qualidade de vida da sociedade brasileira como um todo.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO;

3.1. Os atores que podem ser afetados pelo referido problema regulatório são os diversos operadores de logística, tais como motoristas de veículos particulares, caminhões, ônibus, motociclistas e outros utilizadores dos meios de transporte que se utilizam das vias para fins pessoais, trabalho, negócios, transporte de carga, turismo, serviços públicos, emergências e etc.

3.2. Caso o problema regulatório não seja solucionado, os custos de logística e de produtos aos consumidores finais poderão ser aumentados e o desenvolvimento regional e o orçamento dos usuários que utilizam a via diariamente poderão ser impactados, além de barreiras de acessibilidade ao tráfego da via poderem ser criadas aos que possuem menor poder aquisitivo. Ademais, caso os riscos de contrato não sejam devidamente alocados, mesmo um contrato financeiramente exequível à concessionária poderá se comprometer e deteriorar as condições de tráfego e segurança, bem como o conforto e qualidade das viagens.

3.3. Desse modo, em longo prazo, caso não se permita o amplo acesso à infraestrutura rodoviária, o problema regulatório poderá ser ainda agravado com a retirada ou diminuição do acesso, sobretudo, dos pequenos atores que mais precisam de uma infraestrutura adequada, seja pelo seu uso direto ou pelo desenvolvimento econômico local.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. A base legal que estabelece a competência da Pasta para propor novas políticas de outorga é o instrumento normativo que aprova a sua estrutura regimental, qual seja, o [Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023](#).

4.2. Conforme o referido instrumento, cabe à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transportes ferroviário e rodoviário e as atualizações do Sistema Nacional de Viação - SNV, no que diz respeito ao setor rodoviário, e estabelecer as diretrizes para a elaboração de planos de outorga e de propostas tarifárias no setor de transporte rodoviário (Art. 18 - II e VI) e, ao seu Departamento de Outorgas Rodoviárias, acompanhar e propor a política de outorgas (Art. 20 - II).

4.3. Por se tratar de problema regulatório de impacto aos novos estudos e contratos de concessão, cabe, ainda, à INFRA S.A., empresa que incorporou a então Empresa de Planejamento e Logística - EPL ([Decreto nº 11.081, de 24 de maio de 2022](#)), a estruturação dos novos Projetos de Parceria ([Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012](#) - Art. 2º - II), e à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a regulação e fiscalização dos contratos de concessão, bem como a proposição de Planos de Outorga ([Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#) - Art. 24 - III), sem os quais não é possível implementar as políticas de outorga estabelecidas.

4.4. No mais, tendo em vista que o [Decreto nº 11.360/2023](#) se trata de instrumento específico a esta Pasta, não é vislumbrado, até o presente momento, conflitos com atribuições legais de outras instituições, no que se refere às ações necessárias à resolução do problema regulatório ora exposto.

4.5. Por fim, pelo problema regulatório se tratar de necessidade de estabelecimento de política pública, em que pese não haver recomendações e/ou determinações de outras instituições governamentais, tais como órgãos de controle, motivadoras especificamente ao tema ora exposto, entende-se, s.m.j., que os benefícios esperados pela resolução do problema regulatório vão de encontro às premissas e diretrizes esperadas por tais instituições, bem como podem evitar a ocorrência de futuros achados por estas.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Com a intervenção adequada ao problema regulatório exposto, tem-se como objetivo o não comprometimento do atingimento do objetivo geral do PROCROFE, qual seja, o de garantir o amplo das pessoas e bens à infraestrutura de transportes do país.



5.2. O objetivo está alinhado aos objetivos estratégicos da Pasta, tais como "aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada", "considerar, nos projetos rodoviários, os impactos socioeconômicos da não implantação e da não adequação da infraestrutura", "priorizar a manutenção, restauração, sinalização e operação das rodovias federais", "atualizar normas, regulamentações e padrões construtivos das rodovias federais" e etc., estratégias governamentais estas que se encontram no [Caderno das Estratégias Governamentais](#) da [Política Nacional de Transportes](#) - PNT.

5.3. Por se tratar de objetivo relacionado a políticas públicas, escolheu-se como objetivo específico o estabelecimento de instrumento ou ato normativo específico para este fim e, conforme as atribuições setoriais definidas pelo [Decreto nº 11.360/2023](#), para o seu atingimento tem-se como objetivo a definição de conceitos e procedimentos relacionados às atribuições dos diversos níveis hierárquicos dessa Pasta, bem como às atribuições da INFRA S.A. e ANTT, entes responsáveis pela consolidação de Projetos de Parceria e propostas de Planos de Outorga, respectivamente.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. Como alternativas ao enfrentamento do problema regulatório identificado, destaca-se fazer ou não novas considerações à Política de Outorgas, conforme diretrizes detalhadas no Quadro 1, disposto a seguir:

Quadro 1 - Comparação entre considerar ou não mudanças à Política de Outorgas

Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Atualização da política pública	(i)- Não implementar as inovações disponíveis no setor de rodovias nos novos contratos de concessão	(i)- Possibilidade de implementar as inovações disponíveis no setor de rodovias nos novos contratos de concessão (ii)Necessidade de adaptação da ANTT as inovações trazidas nos contratos de concessão, ocasionando ajustes na metodologia de trabalho;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização e regulação dos contratos de concessão pela ANTT;



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Padronização dos contratos de concessão	(i)- Maior dificuldade da fiscalização da ANTT visto a grande quantidade de tipos de contratos e diversidade de regras contratuais; (ii)- Maior dificuldade na gestão dos contratos de concessão pela ANTT visto a grande quantidade de tipos de contratos e diversidade de regras contratuais; (ii)- Maior dificuldade na regulação dos contratos de concessão pela ANTT visto a grande quantidade de tipos de contratos e diversidade de regras contratuais;	(i)- Estabilidade nas regras contratuais para os usuários (ii)- Maior facilidade na gestão e regulação contratual contratuais utilizadas nos contratos de concessão de todas as etapas em conjunto (redução do fardo regulatório de médio e longo prazo); (ii) Homogeneização da metodologia de fiscalização dos contratos de concessão na ANTT (redução do fardo regulatório de curto prazo);	(i) Atualização dos normativos de fiscalização e regulação dos contratos de concessão pela ANTT;



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Inovações Tecnológicas	(i) maior dificuldade para prever modernas tecnologias disponíveis para garantir a monitoração, segurança e conforto viário aos usuários; (ii) Baixa eficiência do sistema viário;	(i)- Possibilidade de implementar as inovações disponíveis no setor de rodovias nos novos contratos de concessão; (ii)-Aumento eficiência e eficácia do sistema rodoviário; (iii) Aumento da monitoração e segurança viária; (iv)- Necessidade de adaptação da ANTT as inovações trazidas nos contratos de concessão, ocasionando ajustes na metodologia de trabalho;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização e regulação dos contratos de concessão pela ANTT; (ii) Implementação de tecnologias de fiscalização pela ANTT;
Modicidade tarifária	(i) Tarifas de pedágio com valores em patamares elevados (ii) Alto custo político de implementação de projetos de concessão; (iii) inviabilidade social de novos projetos de concessão;	(i) Tarifa de pedágio com valor justo, considerando a realidade regional (ii) Menor potencial de impacto do valor do frete no aumento da inflação;	N/A



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Possibilidade de aportes públicos quando previstos investimentos de grande vulto ou de grande complexidade	(i) Baixa capacidade de execução de grandes investimentos nos contratos de concessão; (ii) Manutenção nível de serviço elevado em segmentos de rodovias que poderiam receber os investimentos; (iii) prejudicar o crescimento econômico com a não execução de investimentos; (iv) inviabilização de projetos para concessão a iniciativa privada	(i) Possibilidade de execução de grandes investimentos sem onerar a tarifa de pedágio demasiadamente; (ii) Aumento do nível de serviço e segurança viária pela implementação de obras de grande vulto; (iii) fomento à economia com geração de renda e emprego nas regiões de execução das obras; (iv) aumento da competitividade das empresas beneficiadas pela melhoria da infraestrutura. (v) dispêndios adicionais de dinheiro público para a execução das obras; (vi) necessidade de análise jurídica e de conveniência e oportunidade	(i) Crescimento econômico proporcionado pela execução do investimento da referida obra, que permite a implementação de renda e emprego na economia. (ii) Realização de análises quando da tomada da decisão
Previsão de Parcerias Público-Privadas - PPP			



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Prazo para prorrogação - +30 (trinta) anos para reequilíbrio contratual Previsão de prorrogação para incentivo à: Boa performance do contrato; Adoção da metodologia IRAP	(i) Menor quantidade de instrumentos disponíveis para reequilibrar o contrato de concessão seja para inclusão de novos investimentos ou em função de eventos não previstos;	(i) Maior flexibilidade para gestão do contrato de concessão considerando que o longo prazo do contrato pode trazer eventos não previstos; (ii) Possibilidade de reequilibrar o contrato de concessão sem impacto na tarifa de pedágio; (iii) Maior pressão da sociedade para inclusão de investimentos no contrato de concessão;	(i) Ampliação da governança da ANTT sob a gestão do contrato de Concessão; (ii) Respeito à critérios técnicos na discussão da inclusão de investimentos no contrato de concessão; (iv) Análise de conveniência e oportunidade e de interesse público para tomada de decisão



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
------------------------------	--	------------------------------------	--------------------

Estabilidade Regulatória e Segurança Jurídica - Prazo limite de 5 (cinco) anos para solicitação de desequilíbrios; Prazo limite para promoção do reequilíbrio regulatório pela ANTT- reequilíbrio parcial automático* (análise de mérito positiva); Reajuste e revisão ordinária anual realizada de forma automática* *	(i) Atrasos nos reajustes de tarifa previstos em contratos de concessão trazendo impacto financeiro ao usuário decorrente do atraso (ii) Demora na análise de reequilíbrios devidos pode impactar a saúde da concessão, prejudicando a execução contratual (iii) Maior potencial de novos processos judiciais e arbitragem em razão de discussão de reequilíbrio não resolvidos definitivamente; (iv) Menor segurança jurídica na gestão dos contratos, prejudicando a atratividade do projeto;	(i) Melhoria da Governança da ANTT nas revisões ordinárias e extraordinárias dos contratos; (ii) Tempestividade na realização revisão ordinária e reajuste das tarifas de pedágio, reduzindo o impacto ao usuário em caso de atrasos; (iii) Maior segurança jurídica nos contratos de concessão trazendo maior atratividade aos novos projetos; (iv)- Necessidade de adaptação da ANTT na gestão dos contratos de concessão , ocasionando ajustes na metodologia de trabalho para dar celeridade aos processos;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização e regulação dos contratos de concessão pela ANTT; (ii) Utilização de Acordos de cooperação técnica com entidades do setor de rodovias concedidas para aperfeiçoar e atualizar a regulação;
---	--	--	--



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
<p>Aumento da receita</p> <ul style="list-style-type: none"> - Previsão da implantação do free-flow até o 5º ano da concessão; Previsão de incentivos para exploração da receita acessória pela utilização da faixa de domínio; Previsão de auditoria amostral de Receita auferida/tráfego por verificador independente. 	<ul style="list-style-type: none"> (i) Tarifas de pedágio mais caras para os usuários; (ii) Menor capacidade de investimentos nos contratos de concessão (i) maior dificuldade na locação de praças de pedágio e problemas com a população que reside perto das praças; (iii) não modernização dos contratos de concessão, o que vai de encontro às melhores práticas adotadas nos países mais desenvolvidos.; (ii) Maior dificuldade na realização de auditoria de tráfego e receita pela ANTT 	<ul style="list-style-type: none"> (i) possibilidade de redução da tarifa básica de pedágio em razão da ampliação da base pagante de usuários; (ii) Potencial de ampliar o volume de investimentos do contrato de concessão; (iii) Maior justiça tarifária (iv) Melhoria na auditoria de receita e tráfego pela ANTT 	N/A



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Justiça tarifária - Aplicação de descontos progressivos da tarifa, de acordo com frequência utilizada da via para veículos com tag, quando couber; Percentual de desconto na tarifa para usuários com tag.	(i) O usuário frequente da rodovia terá elevado custo para trafegar na via; (ii) Maior quantidade de usuários utilizando o meio de pagamento manual, impactando negativamente na operação das praças de pedágio; (iii) Aumento da insatisfação dos usuários da rodovia; (iv) Aumento da pressão social sobre o projeto de concessão;	(i) O usuário frequente da rodovia poderá trafegar pagando um valor mais módico durante um período de tempo; (ii) Estímulo ao uso do TAG, o que traria ganho operacional na praça de pedágio; (iii) Estimulo do uso do TAG nos trechos de rodovias com free flow, reduzindo risco de inadimplência; (iv) Aumento da satisfação do usuário da rodovia;	N/A



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Priorização de mecanismos de redução de Fardo Regulatório com certificação dos projetos (inclusive orçamento, quando for o caso) e verificador independente para recebimento de obras e monitoramento.	(i) Alto fardo regulatório na gestão e fiscalização das obras dos contratos; (ii) Maior dependência da estrutura de análise de projetos executivos em proporção à quantidade de contratos;	(i) Redução do fardo regulatório; (ii) Maior qualidade nos projetos executivos das obras e serviços na rodovia; (iii) Maior qualidade na execução das obras em decorrência de se ter melhores projetos; (iv) Menor dependência da estrutura de análise de projetos executivos em proporção à quantidade de contratos; (v)- Necessidade de adaptação da ANTT na gestão/regulação de projetos e fiscalização dos contratos de concessão , ocasionando ajustes na metodologia de trabalho;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização, gestão e regulação dos contratos de concessão pela ANTT; (ii) Utilização de Acordos de cooperação técnica com entidades do setor de rodovias concedidas para aperfeiçoar e atualizar a regulação;
Compartilhamento do risco da receita entre as partes.	(i) Maior potencial de contratos de concessão com problemas financeiros em razão de frustração de receita ou ganhos elevados ao privado;	(i) Otimização do risco de frustração ou excesso de receita entre as partes; (ii) Necessidade de criação de novos procedimentos na ANTT para acompanhamentos das novas regras relacionadas ao tema;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização financeiras e regulação dos contratos de concessão pela ANTT; (ii) realização de acompanhamento e auditoria de receita e tráfego pela ANTT;



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Tarifas diferenciadas por capacidade - Mecanismo de incentivo para ampliação da capacidade e implantação de contornos com degrau tarifário (reclassificação tarifária); Possibilidade de utilização de recursos vinculados para modicidade tarifária, quando da reclassificação;	(i) Menor incentivo para a execução de grandes investimentos nos contratos de concessão; (ii) Menor justiça tarifária aos usuários da rodovia; (iii) Menor percepção da população sobre as vantagens na relação tarifa de pedágio/obras;	(i) Utilização de mecanismos de incentivo para proporcionar a execução do contrato de concessão, prevendo que a receita total para execução da obra somente seja auferida pela Concessionária após a conclusão (ii) maior justiça tarifária garantido a tarifa diferenciada antes e após a execução de obras	N/A

Parâmetros de desempenho de pavimento - Previsão de otimização dos parâmetros de desempenho; Previsão de diferenciação dos parâmetros de desempenho de pavimento para acostamentos, ruas laterais, marginais e pistas.	(i) Gestão menos eficiente dos recursos de Capex e Opex dos contratos de concessão;	(i) Capex e opex de manutenção e recuperação e conservação de pavimento utilizado de maneira otimizada; (ii) Maior modicidade tarifária pela otimização do uso dos recursos; (iii) Melhoria da governança da fiscalização do contrato de concessão;	(i) Os contratos de concessão possuem instrumentos de monitoração dos indicadores de qualidade de pavimento pela Concessionária, trazendo a diretriz para as ações de curto, médio e longo prazo da empresa para garantir a segurança viária.
--	---	---	---



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
<p>Ciclos de investimentos - Previsão de obras para o 1º ciclo apenas para aqueles com indicações de necessidades no período de até 10 (dez) anos; Necessidades previstas após o 10º ano de concessão serão consideradas como obras de manutenção de nível de serviço em um 2º ciclo, podendo ser realizado quando e se efetivamente necessária por meio de inclusão de investimentos no Contrato de Concessão – Revisão Ampla do Contrato - Revisão Quinquenal.</p>	<p>(i) Previsão de grande montante de investimentos em períodos iniciais e concentrados, aumentando o risco de contratos inadimplentes recorrendo ao instituto da relicitação ou caducidade;</p> <p>(ii) Definição de inclusão de investimentos nos contratos considerando longo período sujeito a não concretização, gerando obrigações de obras não necessárias impactando a tarifa de pedágio</p> <p>(iii) Possibilidade de inviabilidade de um projeto sem garantia da necessidade do montante de investimentos em virtude do longo prazo de concessão</p>	<p>(i) Maior modicidade tarifária em razão da distribuição dos grandes investimentos por ciclos ao longo do contrato;</p> <p>(ii) Definição do montante de execução de obras e serviços considerando menor período, reduzindo riscos como execução de obras não necessárias mas consideradas na tarifa desde o início do contrato de concessão;</p> <p>(iii) maior assertividade na necessidade da obra em virtude do longo prazo de concessão</p>	<p>(i)- realização de acompanhamento e auditoria de receita e tráfego pela ANTT;</p> <p>(ii)- certificação de projetos;</p> <p>(iii) Análise de conveniência e oportunidade e de interesse público para tomada de decisão em caso de indicação da necessidade de inclusão de obra de nível de serviço</p>



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
<p>Inovações tecnológicas e sustentabilidade ambiental - Inovações tecnológicas que otimizem tempos de atendimentos operacionais (socorro médico, mecânico e VITs) em função do volume tráfego, tais como: Substituição de VITs/CFTVs, Uso de drones, Telemedicina, 5G, Câmeras com tecnologia OCR, Pesagem automático em movimento; Pelo menos 1 (um) ponto de recarga para veículos elétricos em cada posto de Serviço de Atendimento ao Usuário – SAL; Ponto de Parada e Descanso – PPD até o 5º ano de concessão (quando possível); Modernização Tecnológica – auditoria dos dados da concessão.</p>	<p>(i) contratos ficariam obsoletos sem a utilização das inovações tecnológicas; (ii) dificuldade de atendimento à Lei dos Caminhoneiros, com maior risco de roubo de cargas; (iii) maior utilização de recursos para realizar auditorias,</p>	<p>(i) melhoria da qualidade de prestação de serviço ao usuário; (ii) redução de risco de acidentes na rodovia; (iii) Redução de risco de acidentes provocados por veículos parados na via; (iv) melhoria do tempo de atendimento a usuários acidentados; (v) melhoria da segurança e da qualidade de vida do motoristas de veículos de transportes de carga; (vi) incentivo à utilização de veículos elétricos; (vii) maior transparência no contrato de concessão. (viii) modicidade tarifária</p>	N/A



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Variação dos custos de insumos*- - Impactos de adoção de cláusulas contratuais objetivas acerca do compartilhamento de risco entre contratante e contratada relativo às variações dos custos dos insumos	(i) Maior potencial de discussões de reequilíbrios contratuais por variações de insumos no âmbito administrativo, judicial e arbitragem; (ii) Maior potencial de contratos de concessão que alegam dificuldades financeiras;	(i) Maior segurança jurídica nos contratos de concessão, trazendo melhor atratividade aos projetos (ii) Compartilhamento do risco da variação de custo entre as partes; (iii) Contratos de concessão com a saúde financeira adequada; (iv) Obras e serviços executados com a adequada qualidade aos usuários das rodovias;	
Desapropriação - Impactos de adoção de cláusulas contratuais objetivas acerca do compartilhamento de risco entre contratante e contratada relativo às desapropriações	(i) Maior potencial de discussões de reequilíbrios contratuais por custos com desapropriações no âmbito administrativo e arbitragem; (ii) Maior potencial de contratos de concessão que alegam dificuldades financeiras;	(i) Maior segurança jurídica nos contratos de concessão; (ii) Compartilhamento do risco com as desapropriações entre as partes; (iii) Contratos de concessão com a saúde financeira adequada; (iv) Maior celeridade na execução de obras e serviços impactados por desapropriação de terrenos;	(i) Atualização dos normativos de gestão e regulação dos contratos de concessão pela ANTT;



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Riscos Residuais (não previstos de forma expressa) - Impactos de adoção de cláusulas contratuais objetivas acerca do compartilhamento de risco entre contratante e contratada relativo aos riscos residuais (ou seja, que não puderam ser objetivamente descritos em outras cláusulas)	(i) Maior potencial de discussões de reequilíbrios contratuais no âmbito administrativo e arbitragem; (ii) Maior potencial de contratos de concessão que alegam dificuldades financeiras;	(i) Maior segurança jurídica nos contratos de concessão; (ii) Compartilhamento do riscos de forma objetiva entre as partes; (iii) Contratos de concessão com a saúde financeira adequada;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização financeiras e regulação dos contratos de concessão pela ANTT;
Condicionantes das licenças ambientais - Impactos de adoção de cláusulas contratuais objetivas acerca do compartilhamento de risco entre contratante e contratada relativo às licenças no caso de execução de obra de engenharia de grande impacto ambiental	(i) Maior potencial de discussões de reequilíbrios contratuais no âmbito administrativo e arbitragem; (ii) Maior potencial de contratos de concessão que alegam dificuldades financeiras; (iii) elevação de risco de execução contratual	(i) Maior segurança jurídica nos contratos de concessão; (ii) Compartilhamento do riscos ambientais de forma objetiva entre as partes; (iii) Maior celeridade na execução de obras e serviços que impactam o meio ambiente; (iv) Necessidade de criação de novos procedimentos na ANTT para acompanhamentos das novas regras relacionadas ao tema;	(i) Atualização dos normativos de fiscalização financeiras e regulação dos contratos de concessão pela ANTT;



Diretriz tratada na Portaria	Não considerar na Política de Outorgas	Considerar na Política de Outorgas	Medidas relevantes
Isenção de tarifas de pedágio às motocicletas	(i) Prejudicar o direito de ir e vir na rodovia para a população mais carente;	(i) Atendimento direto a população mais carente usuária da rodovia, visto que os usuários de motocicletas costumam ter um menor potencial econômico na sociedade; (ii) Justiça social visto que não o impacto desses veículos no pavimento é baixo; (iii) Proporcionar aos usuários de maior potencial aquisitivo a utilização de meio de transporte isento de tarifa; (iv) Menor desgaste do pavimento da rodovia, em vista da possibilidade dos usuários utilizarem moto em detrimento a veículos mais robustos; (v) baixo impacto na tarifa de pedágio decorrente da isenção (vi) Menor base pagante de usuários na rodovia;	(i) Ajuste na modelagem econômica financeira

6.2. As opções buscam atingir aos objetivos estratégicos da Pasta, embora variem na sua adequabilidade, risco e possibilidades de ocorrência de impactos diversos em suas adoções.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

7.1. Como principais possíveis impactos das alternativas identificadas, destacam-se, respectivamente às alternativas apresentadas no item anterior:

I - Sem novas considerações: Pode haver prejuízo da modicidade da tarifa de pedágio ao usuário final que, para arcar com todos os investimentos necessários à rodovia, pode precisar pagar alto valor de tarifa e a ausência de padrão nos documentos editais, na forma detalhada no item 6.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de Avaliação Ambiental (7335262) (77982539000-SEI952020330325/2023-90 / pg. 70

II - Com novas considerações: Alinhamento da modicidade tarifária à exequibilidade do contrato, além de maior formalização das diretrizes necessárias à sustentabilidade socioeconômica, ambiental e às inovações tecnológicas necessárias.

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

8.1. Em relação aos benefícios de cada alternativa, embora cada metodologia de leilão utilizada possa, devido aos mais variados motivos, ser mais ou menos adequada ao atingimento do seu objetivo, todas elas visam garantir o amplo acesso das pessoas e bens à infraestrutura de transportes, a fim de beneficiar todos os atores envolvidos.

8.2. Em relação aos custos de adoção de cada alternativa, embora não seja facilmente quantificável em termos de valores financeiros ou monetários o quanto cada alternativa poderia impactar a mais ou a menos a seus atores em relação a cada alternativa, observa-se, caso não seja verificada a adequabilidade de cada modelo proposto, que sem a atualização da política de outorgas, os concessões poderão incorrer em maior impacto negativo na exequibilidade do contrato e/ou na modicidade tarifária do usuário final, enquanto a atualização da política de outorgas busca ser a mais equilibrada e versátil.

8.3. Ainda, independentemente da alternativa adotada, a fim de buscar uma maior abrangência dos projetos de concessão à sociedade, bem como maior atendimento ao objetivo geral do PROCROFE de garantir o amplo acesso das pessoas e bens à infraestrutura de transportes do país, a nova política poderá prever a manutenção da isenção da tarifa de pedágio aos motociclistas, hoje preconizada pela [Portaria nº 104, de 11 de agosto de 2021](#). A política visa prover à concessão o acesso de uma parcela menos provida de usuários, cujas finanças pessoais muitas vezes nem sequer permitem condições de adquirir um automóvel, bem como o estímulo a um meio de transporte gerador de menor emissão de poluentes e que gera significativamente menos desgastes ao pavimento.

8.4. Em relação à efetividade, eficiência e coerência de cada alternativa para resolver o problema regulatório, por se tratar de metodologias que já resultaram em diversas experiências ao longo dos trinta anos de existência do programa de concessões, essas podem ser comparadas pelos seus resultados ao longo dos anos, os quais passaram pelos mais diversos cenários de turbulências socioeconômicas do país.

8.5. Desse modo, por se tratar de alternativas oriunda de melhoria contínua do programa, as melhores alternativas verificadas são as que mais consideram em sua análise a maior variabilidade de cenários possíveis que sofrem os contratos de concessão.

8.6. Assim, em que pese nenhuma alternativa ser imune a todos os riscos contratuais que porventura possam surgir, até o presente momento, verifica-se, s.m.j., que a alternativa de atualização da política de outorga pode ser a mais adequada, uma vez que possui o mesmo objetivo das demais, mas considera em sua proposta todas as experiências do passado.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Como se trata de um tema comum aos demais países do globo, há experiências internacionais que podem ser consideradas para a análise da escolha do modelo a ser adotado no Brasil.

9.2. Entretanto, não há modelo global único que se mostra cabalmente mais exitoso, uma vez que o modelo depende das circunstâncias e objetivos específicos de cada país. Nas modalidades de leilão, verifica-se, por exemplo, que em vários países europeus, tais como a França, Espanha e Reino Unido, é comum não considerar apenas a utilização do critério de "menor tarifa", mas o combinar com outros valores de outorga ou aportes. Ainda, verifica-se que a Austrália e o Reino Unido recorrem ainda a outros fatores, como os planos de investimentos e a qualidade dos serviços ofertados. Ainda, na Alemanha os usuários não só pagam a tarifa de pedágio com base na distância percorrida, mas também com base na classe de emissões do veículo a fim de incentivar a redução na emissão de poluentes (<https://bmdv.bund.de>). Por sua vez, o Japão se baseia bastante em Parceria Público-Privadas - PPPs, em que o governo e o setor privado trabalham em conjunto para o financiamento, construção, operação e manutenção das rodovias.

9.3. Assim, são muitas as boas práticas internacionais para solucionar o problema regulatório. De modo geral, todas elas podem ser consideradas à solução que se pretende adotar no Brasil, qual considera, o valor da tarifa combinada a valores de aporte, a sustentabilidade socioambiental e a qualidade dos



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ProcArquivoIdoc-2369704>

Relatório de Sustentabilidade (7335262) (77582530000-SEI952020230325/2023-90 / pg. 71

serviços ofertados, uma vez que é prevista maior atenção à segurança viária, ao menor tempo de viagem, às melhores condições da rodovia, etc., cuja exequibilidade e eficiência dependerá da objetividade e exequibilidade do instrumento a ser proposto para o saneamento do problema regulatório apresentado.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Sobre o tema, a participação social é sempre realizada mediante o recebimento de sugestões, reclamações e elogios acerca por meio das solicitações de Ouvidoria, que são utilizados como *feedback* ao estabelecimento de novas políticas de outorga. Ademais, sempre que finalizada uma primeira versão do Projeto de Parceria, há participação social mediante Audiência Pública realizada pela ANTT. Outros subsídios se referem ao Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, que destaca os principais números afetos a informações sobre segurança viária, sustentabilidade, qualidade do pavimento, etc.

10.2. Dentre as contribuições mais relevantes, se destaca, para fins de exemplo, a solicitação, pela sociedade, de maior justiça tarifária, uma vez que pequenas cidades próximas às praças de pedágio podem acabar por pagar mais tarifas, tanto por conta de sua proximidade ao domicílio dos usuários, quanto pela quantidade de viagens necessárias à utilização da via, enquanto usuários de outras cidades que, localizadas entre praças, podem não estar pagando valores de tarifa. Outras reclamações comuns são relativas à necessidade de maior exequibilidade contratual, traduzida das solicitações de manter a via em condições mais adequadas, além de realizar os investimentos necessários à segurança e fluidez da via em tempo hábil às suas necessidades de fluidez e níveis de serviço.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. Como efeitos e riscos, verifica-se que a edição de novo ato normativo busca, pelo menos, mitigar o risco do Projeto de Parceria de não produzir a modicidade tarifária necessária aos seus usuários, bem como de não produzir a sustentabilidade socioambiental e inovações tecnológicas necessárias ao trecho concedido. Busca-se, como efeito, a garantia de atingir o objetivo de amplo acesso das pessoas e bens à infraestrutura de transportes do país.

11.2. Outro risco relevante é o provável aumento do tráfego de motocicletas nas rodovias decorrente da manutenção da isenção de tarifa aos motociclistas, que incorre no natural aumento da possibilidade de acidentes viários para esta categoria. Entende-se que o referido risco poderá ser mitigado na nova política em razão da execução de melhorias na segurança da rodovia por meio da implantação de equipamentos de segurança e sinalização viárias nas vias ainda durante os primeiros anos de existência dos contratos. Outro fator que mitiga o impacto desta medida são as campanhas de segurança e educação no trânsito que podem ser realizadas em caráter estrito pelas próprias concessionárias vencedoras do leilão, ou mesmo em meio amplo pela Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, cujas políticas contínuas de educação no trânsito poderão alcançar os referidos motoristas.

11.3. Ademais, é relevante salientar que não existem dados ou evidências concretas que comprovem a relação entre o aumento de usuários de motocicletas devido à isenção tarifária e o aumento de acidentes e mortes, conforme manifestado pela SENATRAN. Os dados apresentados para a rodovia Presidente Dutra, até momento, são inconclusivos para uma avaliação precisa dessa relação.

11.4. As fontes dos riscos podem ser oriundas, dentre outros aspectos, da falta de diretrizes de política pública mais objetivas que podem nortear os projetos de parceria aos objetivos desejados.

11.5. Por se tratar de riscos que impactam diretamente à sociedade como um todo, quando estes não eliminados, precisam ser evitados ou, ao menos, mitigados.

11.6. Comparando-se as diferenças entre as alternativas apresentadas, a primeira busca tratar o risco do programa de concessões não gerar a modicidade tarifária aos usuários da via; contudo, esta pode gerar riscos de inexecuibilidade contratual. A segunda busca maior exequibilidade contratual; contudo, a modicidade tarifária poderá se comprometer. A terceira busca conciliar a exequibilidade contratual a uma maior modicidade tarifária e prevê critérios mais objetivos aos demais efeitos esperados à concessão; contudo, poderá depender maior atenção do ente público tanto no acompanhamento contratual quanto no financeiro necessário.



11.7. A efetiva implementação da alternativa escolhida é realizada por meio da consolidação de Projeto de Parceria e Plano de Outorga, as quais se utilizam das políticas de outorga definidas e cuja fiscalização durante a vigência contratual é realizada pela ANTT.

11.8. Por se tratar de adoção de Política de Outorga, os custos para o tratamento do risco relativo à inércia da não edição de novo normativo, quando comparado as demais alternativas, podem ser os mais diversos possíveis, uma vez que se tratam de diretrizes gerais comuns aos novos Projetos de Parceria, em contrapartida às especificidades encontradas em cada concessão que possui os mais diversos tipos de trechos rodoviários e usuários utilizadores da malha concedida.

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. Para implementação da alternativa escolha sugeriu-se a publicação de portaria específica em diário oficial, a ser realizada após análise e proposição dos setores técnicos e jurídicos responsáveis.

12.2. Durante o período de transição à adoção das diretrizes expostas na portaria, poderão ser avaliados, caso a caso, a necessidade de adoção da nova política de outorga aos Projetos de Parceria que já se encontram em avançado estado de desenvolvimento, tendo em vista a possibilidade de impactos negativos gerados pela ausência de tempestividade que uma nova diretriz pode trazer a estes.

12.3. Pelo tema se tratar de política pública, o procedimento de necessidade de prévia anuência, por essa Pasta, dos termos de referência dos Projetos de Parceria, bem como de aprovação posterior quando da sua finalização, poderão ser mantidos e discriminados pela referida portaria, para verificação da efetiva implementação das diretrizes definidas.

12.4. Como forma de monitoramento e avaliação dos resultados da solução escolhida, continuarão sendo consideradas as contribuições sociais levantadas em Audiência Pública, bem como a avaliação das solicitações, reclamações e elogios das demandas de Ouvidoria e analisado o Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, os quais avaliam a qualidade da via, a segurança viária, a satisfação do usuário, a tarifa de pedágio, velocidade média, índice de sustentabilidade e etc.

12.5. Por se tratar de estratégias de monitoramento já consolidadas nas setoriais responsáveis, não será necessária novas adaptações aos setores responsáveis, uma vez que já existe estrutura e procedimentos ao seu monitoramento, sem a necessidade, até o presente momento, de demandar novos tipos de informações aos agentes envolvidos.

12.6. Ainda, não é necessária a adaptação de sistemas de informática para realizar o monitoramento da política de outorga empregada, ainda que estes possam vir a ser utilizados posteriormente, para fins de aprimoramento.

12.7. Por se tratar de nova portaria, a atual portaria de estabelecimento da política de outorga e seus procedimentos, qual seja, a [Portaria nº 1.061, de 15 de agosto de 2022](#), bem como a [Portaria nº 104, de 11 de agosto de 2021](#), que preconiza sobre a isenção de tarifa a motociclistas, deverão ser revogadas, em que pese estas poderem ser consideradas à elaboração de minuta de novo instrumento.

12.8. Por fim, conforme previsto no Art. 14 do [Decreto 10.411/2020](#), define-se o prazo máximo obrigatório de 3 (três) meses, a partir da assinatura deste relatório, para a publicação do novo ato normativo, tendo em vista a necessidade e urgência de sua implantação aos novos Projetos de Parceria.

13. CONCLUSÃO

13.1. Mediante ao exposto, conclui-se, s.m.j., que a Análise de Impacto Regulatório - AIR realizada é, até o momento, suficiente para a tomada de decisão posterior.

À consideração superior,

ADEMIR DA GUIA COSTA OLIVEIRA
Engenheiro I

De acordo.

SORAIA FUCINA AMARAL



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de Análise Regulatória nº 1333/2022 (17582560000-SEI19520202330325/2023-90 / pg. 73

2369704

Coordenadora-Geral de Outorgas Rodoviárias
CGOR/DOUT/SNTR/MT

De acordo, encaminha-se à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário para conhecimento e providências subsequentes.

FERNANDA GODOY PENTEADO
Diretora de Outorgas Rodoviárias
DOUT/SNTR/MT



Documento assinado eletronicamente por **Ademir da Guia Costa Oliveira, Engenheiro I**, em 16/10/2023, às 17:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Soraia Fucina Amaral, Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias**, em 16/10/2023, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias**, em 16/10/2023, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7165887** e o código CRC **2BE90AFE**.



Referência: Processo nº 50000.011952/2023-21



SEI nº 7165887

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo, 2º Andar, Ala Leste
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61)2029-8126 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de Sessão Ordinária nº 1333/2023 (7165887/2023-90) / pg. 74

2369704



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 18 de agosto de 2023.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se de Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR, consolidado com o objetivo de avaliação prévia à edição de portaria que estabelece a política pública e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, a fim de elucidar os seus prováveis efeitos, a razoabilidade do seu impacto, bem como subsidiar as tomadas de decisão sobre o tema, conforme disposto no Art. 2º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

1.2. O relatório analisou a resolução de problema regulatório referente à necessidade de estabelecimento de critérios e diretrizes de política pública referente à readaptação e otimização dos contratos de concessão, a luz dos objetivos esperados com a edição do referido ato normativo, a saber:

- Aprimorar a qualidade do processo decisório;
- Executar, em curto prazo, investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço;
- Buscar a modicidade tarifária.

1.3. Como resultado, escolheu-se a consolidação em uma portaria das políticas públicas atinentes aos processos de readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, além de formalização dos procedimentos necessários para a admissibilidade e a avaliação da execução do termo aditivo de readequação e otimização do contrato de concessão.

1.4. Em atendimento ao Art. 6º do referido decreto, a análise foi concluída por meio deste relatório, conforme os itens explicitados em sequência.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O problema regulatório identificado se refere à necessidade de aprimoramento de procedimentos e diretrizes de política pública, referente à readaptação e otimização dos contratos de concessão de rodovias, geridos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a fim de torná-los viáveis do ponto de vista técnico, econômico e jurídico, propiciando a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, buscando a modicidade tarifária.

2.2. A necessidade é oriunda, dentre outros aspectos, da constatação de que, nos últimos anos, diversos contratos de concessão apresentaram evidências de inadimplemento, nos termos do Art. 38 da Lei nº 8.987/1995, estando muitos em processo de devolução amigável, via a relicitação de que trata os Arts. 13 a 20 da Lei nº 13.448/2017. Em paralelo estes contratos se encontram em disputas com o poder concedente, por meio de processos judiciais, administrativos e arbitrais, que permanecem carecendo de decisões finais, impactando no bom andamento do contrato de concessão.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 0000.024.329/2023-032562023-90 / pg. 75

2369704

2.3. Em que pese já existir políticas de outorga que definem critérios gerais, foi identificada a oportunidade de adoção de ato normativo específico que estabeleça diretrizes objetivas aos contratos de concessão de rodovias que buscam a readaptação e otimização, evitando o comprometimento da sua sustentabilidade técnica, econômica e jurídica, e o consequente inadimplemento contratual.

2.4. Sem o estabelecimento de uma política pública e dos procedimentos necessários à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, sem prejuízo a outras ações que podem se fazer necessárias no âmbito da política pública nacional, os usuários das rodovias poderão ter impactos diários nos seus orçamentos, sem o recebimento das contrapartidas esperadas no contrato de concessão, em especial as entregas de investimentos relevantes que garantam a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO;

3.1. Os atores que podem ser afetados pelo referido problema regulatório são principalmente os usuários das rodovias concedidas, tais como motoristas de veículos particulares, caminhões, ônibus, motociclistas e outros utilizadores dos meios de transportes que se utilizam das vias para fins pessoais, trabalho, negócios, transporte de carga, turismo, serviços públicos, emergências, etc, além da própria empresa concessionária que busca a readaptação e otimização contratual.

3.2. Também foram identificados, diversos outros atores, com poder decisório no processo, que poderiam ser afetados pelo problema regulatório identificado: Ministérios dos Transportes - MT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, INFRA S.A, além do Tribunal de Contas da União – TCU, entre outros.

3.3. Caso o problema regulatório não seja solucionado, os usuários poderão não contar, em curto prazo, com a execução de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, onerando os custos de logística e de produtos aos consumidores finais, bem como o desenvolvimento regional.

3.4. Permanecendo o problema regulatório, considerando o número de atores envolvidos no processo: usuários das rodovias, empresa concessionária, MT, ANTT, INFRA S.A., TCU, e a complexidade das decisões a serem tomadas, o transporte rodoviário poderá ser prejudicado em toda a sua cadeia produtiva, com consequente impacto negativo no Produto Interno Bruto - PIB e na qualidade de vida da sociedade brasileira como um todo.

3.5. Desse modo, em longo prazo, considerando o imbróglgio judicial, arbitral e administrativo, com as concessionárias, caso não se estabeleça uma política pública e procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão rodoviárias que permitam boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência, o problema regulatório poderá ser ainda agravado, impactando os atores envolvidos, sobretudo, os pequenos atores que mais precisam de uma infraestrutura adequada, seja pelo seu uso direto ou pelo desenvolvimento econômico local.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. A base legal que estabelece a competência da Pasta para propor políticas públicas é o instrumento normativo que aprova a sua estrutura regimental, qual seja, o Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023.

4.2. Conforme o Anexo I do referido instrumento, cabe à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transporte rodoviário e as atualizações do Sistema Nacional de Viação - SNV, no que diz respeito ao setor rodoviário e estabelecer as diretrizes para a elaboração de planos de outorga e de propostas tarifárias no setor de transporte rodoviário (Art. 18 - II e VI) e, ao seu Departamento de Outorgas Rodoviárias, acompanhar e propor a

4.3. Por se tratar de problema regulatório de impacto nos contratos de concessão atuais e futuros, cabe, ainda, à INFRA S.A., empresa que incorporou a então Empresa de Planejamento e Logística - EPL (Decreto nº 11.081, de 24 de maio de 2022), a estruturação dos novos Projetos de Parceria (Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012 - Art. 2º - II), e à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a regulação e fiscalização dos contratos de concessão (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 - Art. 24 - II), sem os quais não é possível implementar as políticas de outorga estabelecidas.

4.4. No mais, tendo em vista que o Decreto nº 11.360/2023 é instrumento específico a esta Pasta, não é vislumbrado, até o presente momento, conflitos com atribuições legais de outras instituições, no que se refere às ações necessárias à resolução do problema regulatório ora exposto.

4.5. Por fim, pelo problema regulatório ser objeto de consulta ao Tribunal de Contas da União, o disposto no Acórdão nº 1.593/2023 - Plenário, de 2 de agosto de 2023 deverá ser considerado.

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Com a intervenção adequada ao problema regulatório exposto, tem-se como objetivo o aprimoramento da qualidade do processo decisório, garantindo conformidade com os princípios éticos e as normas legais, e a defesa do interesse público, além da execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, prezando pela modicidade tarifária.

5.2. Os objetivos estão alinhados aos objetivos estratégicos da Pasta, tais como: "concluir empreendimentos iniciados e avançar em obras emblemáticas", "aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada", "priorizar a manutenção, restauração, sinalização e operação das rodovias federais", "atualizar normas, regulamentações e padrões construtivos das rodovias federais", entre outras, estratégias governamentais estas que se encontram no Caderno das Estratégias Governamentais da Política Nacional de Transportes – PNT (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/caderno-das-estrategias-governamentais-versao-1-0-pdf>).

5.3. Por se tratar de objetivos relacionados a políticas públicas, escolheu-se como objetivo específico o estabelecimento de um ato normativo específico para este fim e, conforme as atribuições setoriais definidas pelo Decreto nº 11.360/2023, para o seu atingimento tem-se como objetivo a definição de conceitos e procedimentos relacionados às atribuições dos diversos níveis hierárquicos dessa Pasta, bem como às atribuições da INFRA S.A. e ANTT, e da empresa concessionária de rodovia.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. Como alternativas ao enfrentamento do problema regulatório identificado, destacam-se:

- a) Não estabelecer política pública e procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.
- b) Estabelecer somente as premissas da política pública para a readaptação e otimização dos contratos de concessão, sem tratar dos procedimentos específicos necessários para tal fim.
- c) Estabelecer a política pública e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.

6.2. Todas as opções poderiam buscar atingir os objetivos estratégicos da Pasta, embora variem na sua adequabilidade, risco e possibilidades de ocorrência de impactos diversos em suas adoções.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704.6243290202303256023-90> / pg. 77

econômico-financeira que vem passando o país, haja uma maior participação pública no risco do empreendimento. As PPPs possuem estrutura contratual complexa, com a constituição do fidei-comisso, mas, por outro lado, confere mais segurança, sobretudo aos financiadores do programa. Entretanto, verificou-se, por meio de notícias recentes, que há um atraso nas obras devido à demora na liberação de recursos por bancos financiadores, sendo a dificuldade de financiamento um dos entraves ao programa.

9.4. O Chile já adota diversos mecanismos que propiciam o incentivo à execução de investimentos com ganhos de prazo e performance de execução, como por exemplo: Receita Mínima Garantida (RMG), Mecanismo de Distribuição de Receitas (MDR), Mecanismo de Cobertura Cambial (MCC), entre outros. No caso do Chile, há ainda experiências exitosas em decorrência do modelo de concorrência para inclusão de obras nos contratos de concessão, encerramentos contratuais, e inovações contratuais em concessões recentes.

9.5. Na Espanha, atualmente, algumas concessões, sobretudo as mais recentes, encontram-se com grande dificuldade financeira, em virtude da incapacidade de cumprir com os compromissos assumidos para a obtenção de financiamentos, bem como pelo desequilíbrio do contrato provocado por fatores não previstos, como maiores custos com desapropriação e demanda real inferior à demanda prevista.

9.6. Na França, a lei de 6 de agosto de 2015, de crescimento da atividade econômica e igualdade de oportunidades (conhecida como lei “Macron”), criou uma autoridade reguladora independente setorial, a ARAF. Ao mesmo tempo, introduziu nos contratos um sistema que limita os lucros excedentes das concessionárias, e cláusula que permite ao Estado recuperar a vantagem financeira gerada por atrasos na execução das novas obras em relação ao cronograma de investimentos contratuais. Por fim, foram introduzidos mecanismos de incentivo ao desempenho, incluindo uma série de indicadores, alguns dos quais foram associados a penalizações.

9.7. Nos Estados Unidos, foi publicada em 1998, a Lei de Financiamento e Inovação da Infraestrutura de Transporte (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act –TIFIA), que encorajou o financiamento privado em grandes projetos, acima de cem milhões de dólares, oferecendo empréstimos diretos que garantiam até 33% do projeto. 9.8. Assim, são muitas as boas práticas internacionais para solucionar o problema regulatório. De modo geral, todas elas podem ser consideradas à solução que se pretende adotar no Brasil.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Sobre o tema, a participação social é sempre realizada mediante o recebimento de sugestões, reclamações e elogios por meio das solicitações de Ouvidoria, que são utilizados como feedback ao estabelecimento de novas políticas de outorga. Ademais, sempre que finalizada uma primeira versão do Projeto de Parceria, há participação social mediante Audiência Pública realizada pela ANTT. Outros subsídios se referem ao Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, que destaca os principais números afetos a informações sobre segurança viária, sustentabilidade, qualidade do pavimento, etc.

10.2. Dentre as contribuições mais relevantes, se destaca, para fins de exemplo, a solicitação de maior justiça tarifária, uma vez que pequenas cidades próximas às praças de pedágio podem acabar por pagar mais tarifas, tanto por conta de sua proximidade ao domicílio dos usuários, quanto pela quantidade de viagens necessárias à utilização da via, enquanto usuários de outras cidades que, localizadas entre praças, podem não estar pagando valores de tarifa. Outras reclamações comuns são relativas à necessidade de maior exequibilidade contratual, traduzida das solicitações de manter a via em condições mais adequadas, além de realizar os investimentos necessários à segurança e fluidez da via em tempo hábil às suas necessidades de fluidez e níveis de serviço.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

Como efeitos e riscos, verifica-se que a edição do ato normativo busca mitigar o risco à inexecutabilidade do termo aditivo ao contrato, referente à readaptação e otimização contratual,

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.deleg.br/?codArquivoTeor=2369704> 0243290202303256203-90 / pg. 79



bem como o não atingimento da viabilidade técnica, econômica e jurídica do contrato.

11.2. Busca-se, como efeito, a garantia de execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, além do alinhamento da modicidade tarifária à exequibilidade do contrato.

11.3. As fontes dos riscos podem também ser oriundas, dentre outros aspectos, da falta de diretrizes de política pública mais objetivas que podem nortear os projetos de parceria aos objetivos desejados.

11.4. Comparando-se as diferenças entre as alternativas apresentadas, os riscos associados à primeira opção, por se tratar da não edição de nenhum normativo, quando comparado as demais alternativas, podem ser os mais diversos possíveis, tendo em vista as especificidades encontradas em cada contrato de concessão pleiteante da readaptação e otimização.

11.5. A segunda alternativa busca identificar nas políticas públicas gerais aquelas atinentes à readaptação e otimização dos contratos de concessão de rodovias, entretanto, apesar de já ser um norteador, permanece o risco quanto à exequibilidade contratual e ao estabelecimento de boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência, tendo em vista o grande número de atores envolvidos no processo.

11.6. Já a terceira alternativa, que estabelece, além da política pública, os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, busca mitigar os riscos apontados anteriormente, e aprimorar os procedimentos específicos ao tema, bem como a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, primando pela modicidade tarifária

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. Para implementação da alternativa escolhida, sugeriu-se a publicação de portaria específica em diário oficial, a ser realizada após análise e proposição dos setores técnicos e jurídicos responsáveis.

12.2. Durante o período de transição, à adoção das diretrizes expostas na portaria poderá ser avaliada, caso a caso, em relação aos Projetos de Parceria que já se encontram em avançado estado de desenvolvimento do processo de readaptação e otimização, tendo em vista a possibilidade de impactos negativos gerados pela ausência de tempestividade que uma diretriz específica pode trazer a estes.

12.3. Pelo tema se tratar de política pública, o procedimento de prévia anuência, por essa Pasta, em relação à admissibilidade para início da análise, deverá ser mantido e discriminado pela referida portaria, para verificação da efetiva implementação das diretrizes definidas.

12.4. Como forma de monitoramento e avaliação dos resultados da solução escolhida, continuarão sendo consideradas o acompanhamento e a fiscalização da ANTT, além das contribuições sociais levantadas em Audiência Pública, bem como a avaliação das solicitações, reclamações e elogios das demandas de Ouvidoria e analisado o Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, os quais avaliam a qualidade da via, a segurança viária, a satisfação do usuário, a tarifa de pedágio, velocidade média, índice de sustentabilidade e etc.

12.5. Por fim, conforme previsto no Art. 14 do Decreto 10.411/2020, define-se o prazo máximo obrigatório de 2 (dois) meses, a partir da assinatura deste relatório, para revisão do normativo, tendo em vista a necessidade e urgência de sua implantação aos processos de readaptação e otimização dos contratos de concessão.

13. CONCLUSÃO

13.1. Mediante ao exposto, conclui-se, s.m.j., que a Análise de Impacto Regulatório - AIR realizada é, até o momento, suficiente para a tomada de decisão posterior.

À consideração superior,



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704.6243290202303256023-90> / pg. 80

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador Geral de Concessões Rodoviárias

De acordo. Destine o presente ao Gabinete da SNTR, para avaliação.

FERNANDA DE GODOY PENTEADO
Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias

De acordo. Encaminhe-se para a Secretaria Executiva para fins de análise, aprovação e publicação da Portaria.

VIVIANE ESSE
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias**, em 23/08/2023, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias**, em 23/08/2023, às 16:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 23/08/2023, às 22:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0,
informando o código verificador **7458646** e o código CRC **90B7F4AF**.



Referência: Processo nº 50000.024229/2023-11



SEI nº 7458646

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-7693 - www.infraestrutura.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2369704>

Relatório de entrega de documentos (04/08/2023) (7793216)0000.024229/2023-11 23-90 / pg. 81

2369704