



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 49/2025/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 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo.

Senhor Primeiro Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 449, de 12 de dezembro de 2024, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPLUBICANOS/MG), que requer informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (*free flow*) nas rodovias brasileiras.

Primeiramente, é importante esclarecer que estamos modernizando os nossos contratos de concessões rodoviárias e trazendo inovações como o *free flow* que já é previsto nos atuais projetos de concessões rodoviárias sob nova modelagem desenvolvida pelo Ministério dos Transportes.

Cabe destacar que o único sistema *free flow* em operação em rodovia federal do Brasil está inserido no contexto do *Sandbox* Regulatório, conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na BR-101/RJ que é administrada pela CCR RioSP.

Implantar de forma sistemática a tecnologia é uma das inovações do Governo Federal para aumentar a fluidez nas rodovias brasileiras e integrar o investimento em infraestrutura aos processos de neointustrialização e de transição ecológica, aliando as inovações tecnológicas às diretrizes de sustentabilidade.

No caso específico do *free flow*, além de dotar o instrumento de concessão de infraestrutura rodoviária de maior justiça tarifária, esse sistema promove, adicionalmente, mais fluidez no trânsito, diminuindo o tempo de viagem e reduzindo congestionamentos; e, ainda, o aumento da segurança nas rodovias, uma vez que a velocidade de circulação não é interrompida pelo processo de pagamento de pedágio e tampouco há a barreira física que uma praça de pedágio impõe.

A ausência de praças de pedágio contribui, também, para a redução dos custos operacionais da Concessão, para a atenuação da poluição ambiental decorrente da frenagem, aceleração e congestionamentos; e para a diminuição da supressão ambiental que ocorre na fase de construção das praças.

Ainda é importante destacar que após a implementação dessa Política pelo Governo Federal, o *free flow* foi adotado no programa de concessão de, pelo menos, mais dois Estados, o Rio Grande do Sul e Minas Gerais, além de ter sido ampliado no Estado de São Paulo.

Especificamente a respeito dos questionamentos apresentados pelo ilustre Parlamentar, ressalta-se que o assunto foi analisado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR e Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, cujas manifestações encontram-se em anexo.

Por fim, informamos que as equipes técnicas desta Pasta permanecem à disposição para esclarecimentos adicionais.

Anexos: I - OFÍCIO Nº 2376/2024/SNTR (SEI nº 9214401);
II - Ofício nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SEI nº 9205082);
III - Despacho SUROD (SEI nº 9205076);
IV - Despacho GEAUT (SEI nº 9205077);
V - Despacho GERER (SEI nº 9205079);
VI - Nota Informativa nº 743/2024/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 9205080);
VII - OFÍCIO Nº 47/2025/GAB-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269687);
VIII - Nota Técnica nº 707/2025/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269494);
IX - Nota Técnica nº 1491/2024/CGSIE-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269640).

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 15/01/2025, às 16:53, 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://sei.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 **9276253** e o código CRC **25368297**.



Referência: Processo nº 50000.035906/2024-07



SEI nº 9276253

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



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA - EXECUTIVA
PARLAMENTAR DA SECRETARIA-EXECUTIVA DO MT

OFÍCIO Nº 35/2025/PARLAMENTAR - SE/SE

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

70044-902 - Brasília/DF

e-mail: aspar@transportes.gov.br

Assunto: Análise do Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Senhor Chefe,

1. Faço referência ao Ofício-Circular nº 957/2024/ASPAR/GM (SEI nº 9183226), no qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos – AESPAR solicita análise do Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que requer **informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.**” (SEI nº 9093105 e 9183222).

2. Sobre o assunto, informo que foram instadas a se manifestar às Secretarias vinculadas a este Gabinete, no qual apresentaram às considerações a respeito, conforme descrito a seguir:

- Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, por meio do OFÍCIO Nº 2376/2024/SNTR (SEI nº 9214401):

[...] 2. Segundo o parlamentar, dados preliminares e relatos de usuários sugerem que o crescimento das infrações pode estar diretamente relacionado a falhas nos processos de comunicação e informação disponibilizados aos motoristas, bem como à falta de clareza nos métodos de pagamento e na notificação de cobranças. Complementa dizendo que a ausência de um comparativo robusto entre as infrações ocorridas antes e após a implementação do *Free Flow* dificulta a análise do sistema, motivo que levou a protocolar o referido Requerimento de Informação.

3. Após a área técnica da CGCR/DOUT analisar as informações requeridas pelo parlamentar, foi encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela gestão e fiscalização dos contratos de concessão, o Ofício nº 2282/2024/SNTR (SEI nº 9159396).

4. Assim, por meio do Ofício nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SEI nº 9205082) e seus Anexos, Despacho SUROD (SEI nº 9205076), Despacho GEAUT (SEI nº 9205077), Despacho GERER (SEI nº 9205079) e Nota Informativa nº 743/2024/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 9205080), a ANTT encaminhou os esclarecimentos de todos os questionamentos elaborados pelo parlamentar.
[...]

- Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, por intermédio do OFÍCIO Nº 47/2025/GAB-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269687):

[...] 2. Após a área técnica da SENATRAN analisar as informações requeridas pelo parlamentar, em resposta à solicitação, encaminhamos a Nota Técnica nº 707/2025/DRFG-

3. Diante do exposto, estando a Secretaria-Executiva devidamente ciente, **ratifico a manifestação apresentada.**

Atenciosamente,

GEORGE SANTORO
Secretario-Executivo

Anexos: I - OFÍCIO Nº 2376/2024/SNTR (SEI nº 9214401);
II - Ofício nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SEI nº 9205082);
III - Despacho SUOD (SEI nº 9205076);
IV - Despacho GEAUT (SEI nº 9205077);
V - Despacho GERER (SEI nº 9205079);
VI - Nota Informativa nº 743/2024/GERER/SUOD/DIR (SEI nº 9205080);
VII - OFÍCIO Nº 47/2025/GAB-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269687);
VIII - Nota Técnica nº 707/2025/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269494);
IX - Nota Técnica nº 1491/2024/CGSIE-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269640).



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro, Secretário Executivo**, em 15/01/2025, às 10:58, 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://sei.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 **9270192** e o código CRC **46975729**.



Referência: Processo nº 50000.035906/2024-07



SEI nº 9270192

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



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 2376/2024/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
GEORGE SANTORO
Secretário-Executivo
Secretaria Executiva - SE
Ministério dos Transportes - MT

Com cópia para:

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: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Referência: Processo MT nº 50000.035906/2024-07

Senhor Secretário-Executivo,

1. Trata-se do Ofício nº 1470/2024/ASPAR/GM (SEI nº 9093108), por meio do qual a Assessoria de Assuntos Parlamentares do Gabinete do Ministro encaminha, para análise e manifestação, o Requerimento de Informação nº 4231/2024 (SEI nº 9093105), de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), o qual requer informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (*Free Flow*) nas rodovias brasileiras.
2. Segundo o parlamentar, dados preliminares e relatos de usuários sugerem que o crescimento das infrações pode estar diretamente relacionado a falhas nos processos de comunicação e informação disponibilizados aos motoristas, bem como à falta de clareza nos métodos de pagamento e na notificação de cobranças. Complementa dizendo que a ausência de um comparativo robusto entre as infrações ocorridas antes e após a implementação do *Free Flow* dificulta a análise do sistema, motivo que levou a protocolar o referido Requerimento de Informação.
3. Após a área técnica da CGCR/DOUT analisar as informações requeridas pelo parlamentar, foi encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela gestão e fiscalização dos contratos de concessão, o Ofício nº 2282/2024/SNTR (SEI nº 9159396).
4. Assim, por meio do Ofício nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SEI nº 9205082) e seus Anexos, Despacho SUROD (SEI nº 9205076), Despacho GEAUT (SEI nº 9205077), Despacho GERER (SEI nº 9205079) e Nota Informativa nº 743/2024/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 9205080), a ANTT encaminhou os esclarecimentos de todos os questionamentos elaborados pelo parlamentar.
5. Assim sendo, envio os autos, contendo informações do Departamento de Outorgas

Rodoviárias - DOUT/SNTR, desta Secretaria, para avaliação e demais ações decorrentes.

Anexos: I - Ofício nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT (SEI nº 9205082);
II - Despacho SUROD (SEI nº 9205076);
III - Despacho GEAUT (SEI nº 9205077);
IV - Despacho GERER (SEI nº 9205079); e
V - Nota Informativa nº 743/2024/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 9205080).

Respeitosamente,

RAFAEL INÁCIO MARQUES VELOSO LEMES
Secretário Nacional de Transporte Rodoviário - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Inácio Marques Veloso Lemes, Secretário Nacional de Transporte Rodoviário - Substituto**, em 23/12/2024, às 15:23, 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://sei.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 **9214401** e o código CRC **9BFF9A47**.



Referência: Processo nº 50000.035906/2024-07



SEI nº 9214401

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



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES PARLAMENTARES E INSTITUCIONAIS
COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

OFÍCIO SEI Nº 40883/2024/COALE/AESPI/DIR-ANTT

Brasília, data da assinatura eletrônica.

À Senhora

VIVIANE ESSE

Secretária

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo, Ala Oeste, Sala 401

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

apoio.sntr@transportes.gov.br

C/C

Ao Senhor

DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA

Chefe Substituto da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

aspar@transportes.gov.br

Assunto: Resposta ao Ofício nº 47/2024/CGCR/DOUT-SNTR, que versa sobre o Requerimento de Informação nº 4231/2024.

Referência: Processo nº 50500.325177/2023-58.

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício nº 47/2024/CGCR/DOUT-SNTR (28075694), de 2 de dezembro de 2024, que faz referência ao Requerimento de Informação nº 4231/2024 (28075551), de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que *"Solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras"*.
2. Em resposta, envio DESPACHO SUOD (28310627), da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUOD, que corrobora com a Nota Informativa GERER (28225459) e Despacho GERER (28458782), elaborado pela Gerência de Regulação Rodoviária, bem como DESPACHO GEAUT (28434230), da Gerência de Processamento e Cobrança de Auto de Infração.
3. Desta forma, a ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários por meio do e-mail aspar@antt.gov.br ou pelo telefone da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES

Chefe da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais



Documento assinado eletronicamente por **ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES**, **Chefe da Assessoria Especial**, em 19/12/2024, às 12:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28471406** e o código CRC **9B18E69B**.

Referência: Processo nº 50500.185025/2024-97

SEI nº 28471406

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 - Brasília/DF - www.antt.gov.br



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

SUOD

DESPACHO

Processo nº: 50500.185025/2024-97

Destinatário: COALE

Assunto: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Data: na data da assinatura eletrônica

1. Trata-se do Despacho COALE (SEI nº 28075713), referente ao Requerimento de Informação nº 4231/2024 (SEI nº 28075551), de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que *“Solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.”*.
2. Sobre o assunto, informa-se que a Gerência de Regulação Rodoviária (GERER), após análise dos autos, destaca que contribui com as informações referentes aos itens 4, 5, 6, 7 e 8 do requerimento de informação, conforme apresentadas na Nota Informativa SEI nº 743/2024/GERER/SUOD/DIR (SEI 28225459).
3. Sendo o que nos cumpre para o momento, restitua-se à COALE para conhecimento e encaminhamento subsequente.

(assinado eletronicamente)

ROGER DA SILVA PÊGAS

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária - SUOD



Documento assinado eletronicamente por **ROGER DA SILVA PÊGAS**, **Superintendente**, em 16/12/2024, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28310627** e o código CRC **408C55A5**.

Referência: Processo nº 50500.185025/2024-97

SEI nº 28310627



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GERÊNCIA DE PROCESSAMENTO E COBRANÇA DE AUTO DE INFRAÇÃO
GEAUT CONTENCIOSO - PROCURADORIA FEDERAL

GEAUT.CONTENCIOSO - PF

DESPACHO

Processo nº: 50500.185025/2024-97

Destinatário: Coordenação-Geral De Relações Parlamentares - CGPAR

Assunto: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Data: 17/12/2024

Senhores (as),

Trata-se de atendimento ao Despacho (SEI nº 28410864) encaminhado pela Coordenação-Geral De Relações Parlamentares – CGPAR, o qual solicita atendimento aos itens 1, 2, 3 do Requerimento de Informação nº 4231/2024 (SEI nº 28075551), de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.

De acordo a justificativa apresentada pelo parlamentar, o pedido de informações teria como objetivo obter dados para analisar a suposta relação entre o sistema *Free Flow* e o aumento das infrações registradas. A intenção seria compreender os desafios enfrentados pelos usuários, bem como identificar possíveis soluções que assegurem a eficiência do modelo e a aplicação justa das penalidades. Ao final, destaca-se o propósito de contribuir para o aprimoramento das políticas públicas, garantindo a preservação dos direitos dos usuários e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Nesse sentido, cumpre esclarecer que a implementação do sistema Free Flow como modelo de cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas no Brasil foi viabilizada pela Lei nº 14.157/2021, que objetiva assegurar maior proporcionalidade tarifária com base no trecho efetivamente utilizado pelos usuários. Tal política pública busca conferir justiça tarifária ao instrumento de concessão de infraestrutura rodoviária, garantindo uma cobrança menos invasiva, dado que o modelo elimina barreiras físicas, como praças de pedágio, promovendo fluidez no trânsito, segurança operacional e eficiência logística.

O sistema, operado por meio de tecnologia de leitura automática de placas, realiza a cobrança de forma eletrônica e posterior ao uso da rodovia, contribuindo para a redução de custos operacionais e minimização dos impactos ambientais.

Para garantir a sustentabilidade do modelo, a imposição de medidas educativas e coercitivas é essencial, sendo as multas um instrumento central para assegurar a conformidade dos usuários às normas

de pagamento e manter a viabilidade das concessões. A experiência obtida no âmbito do Sandbox Regulatório conduzido pela ANTT reforça a aderência dos usuários ao modelo, especialmente na BR-101/RJ, único trecho federal em operação sob essa modalidade. O projeto abrange o segmento entre o entroncamento da BR-465/RJ-095 e a Praia Grande (Ubatuba/SP) e é operado pela Concessionária CCR RioSP, conforme definido pelo Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUOD/2023-ANTT e seu aditivo contratual, em consonância com as Resoluções Contran nº 984/2022 e nº 1.013/2024.

Dito isso, passamos a manifestação quanto aos pontos "1", "2" e "3" do Requerimento de Informação nº 4231/2024 (SEI nº 28075551), cuja manifestação foi solicitada a esta Gerência:

"1. Número total de multas por evasão de pedágio registradas nos últimos cinco anos, discriminando:

- *Infrações em rodovias que adotaram o sistema free flow, destacando a data de início de operação em cada rodovia.*
- *Infrações em rodovias que mantêm sistemas tradicionais de pedágio.*

2. Apresentar o número de multas por evasão de pedágio no ano imediatamente anterior à implementação do sistema free flow e nos anos subsequentes.

3. Comparar a taxa de evasão (número de infrações em relação ao total de veículos) nas rodovias que adotaram o sistema free flow com as que utilizam métodos tradicionais."

Em relação ao item "1", esclarecemos que, nas rodovias que mantêm o sistema tradicional de pedágio, o número de Autos de Infração lavrados é de 134.070 (cento e trinta e quatro mil setenta). Atualmente, apenas a Rodovia BR-101/RJ opera com o sistema Free Flow, cuja implantação ocorreu em 17/07/2023. Desde o início da operação até a presente data (16/12/2024), foram registrados 1.254.360 (um milhão, duzentos e cinquenta e quatro mil trezentos e sessenta) Autos de Infração.

Quanto ao item "2", apresentamos abaixo os dados referentes às multas por evasão de pedágio nos anos de 2023 e 2024:

Ano de 2023:

- Antes da implementação do Free Flow (até 16/07/2023): não existia cobrança de pedágio no trecho da BR 101 onde foi implementado o Free Flow.
- Após a implementação do Free Flow (a partir de 17/07/2023): 492.012 (quatrocentos e noventa e dois mil doze) Autos de Infração.

Ano de 2024:

- Até a presente data (16/12/2024): 762.348 (setecentos e sessenta e dois mil trezentos e quarenta e oito) Autos de Infração.

Por fim, no que diz respeito ao item "3", informamos que a solicitação apresentada extrapola a competência desta Gerência. Recomendamos o encaminhamento da demanda à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUOD) e/ou à CCR Rio/SP para que possam prestar os esclarecimentos pertinentes.

Sendo estas as considerações que dispomos no momento, permanecemos a

disposição.

Respeitosamente,

(documento assinado eletronicamente)

KARLA KELMA BASTOS SANTA ROSA DO CARMO

Gerente de Processamento e Cobrança de Autos de Infração - Substituta

GEAUT/SUDEG/ANTT



Documento assinado eletronicamente por **KARLA KELMA BASTOS SANTA ROSA DO CARMO**, **Gerente Substituto(a)**, em 17/12/2024, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28434230** e o código CRC **750BA63E**.

Referência: Processo nº 50500.185025/2024-97

SEI nº 28434230



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO RODOVIÁRIA

GERER

DESPACHO

Processo nº: 50500.185025/2024-97

Assunto: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Destinatário: SUROD

1. Trata-se do Despacho GEAUT (SEI nº 28434230), datado de 17/12/2024, por meio do qual foram enviados os esclarecimentos ao Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, sobre as multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras (SEI nº 28075551).
2. Em relação ao tema, a GEUAT informou que a análise do item **"3. Comparar a taxa de evasão (número de infrações em relação ao total de veículos) nas rodovias que adotaram o sistema free flow com as que utilizam métodos tradicionais."** é de competência desta Superintendência.
3. Dessa forma, esta Gerência se coloca à disposição para fornecer os esclarecimentos solicitados, com base nas informações coletadas do Sistema de Informação de Rodovias (SIR).
4. De acordo com os dados fornecidos pelas concessionárias, por meio do sistema SIR, o percentual de evasão nacional corresponde a 1,25% dos usuários/clientes não isentos. Cabe destacar que o sistema SIR é alimentado com dados enviados pelas próprias concessionárias, o que pode implicar em variações nas informações de acordo com a precisão dos dados fornecidos.
5. Adicionalmente, o percentual de multas aplicadas no sistema free flow, devido ao não pagamento dentro do prazo, corresponde a cerca de 4,8% das passagens, considerando o total de transações realizadas no sistema de pedágio eletrônico.
6. É importante frisar que a taxa de evasão não deve ser considerada de forma isolada ao avaliar o sistema free flow. Este sistema oferece diversas vantagens que vão além da simples comparação com métodos tradicionais de cobrança, tais como: redução de congestionamentos, aumento da fluidez no tráfego, otimização do tempo de viagem, diminuição da necessidade de fiscalização intensiva, além de contribuir para a modernização da infraestrutura rodoviária. Portanto, a análise do impacto do sistema free flow deve ser abrangente e considerar os benefícios globais que ele proporciona, tanto para os usuários quanto para as concessionárias e o sistema de transporte como um todo.
7. Sobre o assunto, esta Gerência de Regulação Rodoviária (GERER), após análise dos autos, complementa o item 3 da Nota Informativa nº 743 (SEI nº 28225459), que já havia prestado esclarecimentos acerca dos itens 4, 5, 6, 7 e 8 do requerimento de informação, conforme detalhado na Nota Informativa SEI nº 743/2024/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 28225459).
8. Diante disso, restitua-se o processo à SUROD para conhecimento e encaminhamentos subsequentes.

(assinado eletronicamente)

FERNANDO BARBELLI FEITOSA

Gerente de Regulação de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO BARBELLI FEITOSA, Gerente**, em 18/12/2024, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28458782** e o código CRC **60F60FA0**.

Referência: Processo nº 50500.185025/2024-97

SEI nº 28458782



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO RODOVIÁRIA

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 743/2024/GERER/SUOD/DIR

DATA: 09/12/2024

Interessado: SUOD

Referência: Processo nº 50500.165653/2024-56

Assunto: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

1. OBJETO

1.1. O objeto da presente Nota Informativa é o Requerimento de Informação nº 4231/2024 (28075551), de autoria do Deputado Gilberto Abramo (Republicanos/RJ), pelo qual solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras. O expediente foi encaminhado pelo OFÍCIO Nº 47/2024/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (28075694), com solicitação de subsídios para a resposta da Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários (SNTR).

2. DÁ SOLICITAÇÃO

2.1. Refiro-me ao Despacho COALE (28075713), que encaminhou o Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Federal Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que *“Solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Renan Filho, acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.”* (28075551).

2.2. O requerimento solicitou as informações que se segue:

Requeiro a Vossa Excelência, com base no art. 50 da Constituição Federal e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno, sejam solicitadas informações ao Sr. Ministro dos Transportes no sentido de esclarecer as multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras, conforme segue:

1. Numero total de multas por evasão de pedágio registradas nos últimos cinco anos, discriminando:

- Infrações em rodovias que adotaram o sistema free flow, destacando a data de início de operação em cada rodovia.

- Infrações em rodovias que mantêm sistemas tradicionais de pedágio.

2. Apresentar o número de multas por evasão de pedágio no ano imediatamente anterior à implementação do sistema free flow e nos anos subsequentes.

3. Comparar a taxa de evasão (número de infrações em relação ao total de veículos) nas rodovias que adotaram o sistema free flow com as que utilizam métodos tradicionais.

4. Identificar se houve aumento significativo na taxa de evasão após a introdução do sistema.

5. Indicar se o Ministério identificou falhas estruturais no sistema de notificação e, em caso afirmativo, descrever as medidas já implementadas ou em planejamento para corrigir tais problemas.

6. Percentual de motoristas que efetivaram o pagamento dentro do prazo estabelecido após passar pelo sistema free flow.

7. Percentual de multas aplicadas em virtude de não pagamento dentro do prazo.

8. Indicar se há correlação entre o aumento de multas e falhas na comunicação ou nos meios de pagamento disponíveis

2.3. Ao justificar os questionamentos, o parlamentar apresentou, em especial, as seguintes considerações:

O sistema de pedágio eletrônico por livre passagem (free flow) foi introduzido com o objetivo de modernizar a cobrança, eliminar a necessidade de paradas nas praças de pedágio e aumentar a fluidez do tráfego nas rodovias brasileiras. Contudo, a implementação deste modelo tem gerado questionamentos em virtude do aumento expressivo no número de multas por evasão de pedágio registradas nas rodovias onde o sistema foi adotado.

Dados preliminares e relatos de usuários sugerem que o crescimento das infrações pode estar diretamente relacionado a falhas nos processos de comunicação e informação disponibilizados aos motoristas, bem como à falta de clareza nos métodos de pagamento e na notificação de cobranças. Além disso, a ausência de um comparativo robusto entre as infrações ocorridas antes e após a implementação do free flow dificulta uma análise

aprofundada do impacto do novo sistema sobre as evasões de pedágio.

A recente Resolução nº 1.013/2024 do Contran, que regulamenta o sistema de livre passagem, evidencia que ajustes eram necessários para aprimorar a notificação e a comunicação com os motoristas. Isso reforça a hipótese de que o aumento das infrações pode estar associado a problemas estruturais do modelo, como falta de acessibilidade aos meios de pagamento e dificuldades no entendimento das regras por parte dos usuários.

Dessa forma, é indispensável obter dados detalhados e segmentados que permitam verificar a relação entre o sistema *free flow* e o aumento das infrações. A análise desses dados possibilitará compreender os desafios enfrentados pelos usuários, identificar falhas no sistema e, sobretudo, propor soluções que garantam a eficiência do modelo e a justiça na aplicação das penalidades.

O presente requerimento busca assegurar o acesso às informações necessárias para avaliar o impacto do sistema *free flow* e oferecer contribuições para o aprimoramento da política pública, preservando os direitos dos usuários e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

2.4. Solicita a AESPI, no referido expediente, que as informações sejam fornecidas na maior brevidade possível.

2.5. É o que basta relatar.

3. ANÁLISE

3.1. Conforme se depreende da justificativa apresentada pelo parlamentar, o objetivo do pedido de informações visa obter dados detalhados e segmentados para entender a suposta relação entre o sistema *free flow* e o aumento de infrações. A partir disso compreender os desafios enfrentados pelos usuários, identificando possíveis soluções para garantir a eficiência do modelo e justiça na aplicação das penalidades. Ao final, revela-se o escopo de contribuir com a política pública, preservando os direitos dos usuários e o equilíbrio-econômico financeiro dos contratos de concessão.

3.2. Inicialmente, cumpre repisar que a política pública que trouxe a possibilidade de implementação da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas 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 foi a Lei nº 14.157/2001. Como se depreende do foco dado pela Lei, teve-se por objetivo dotar o instrumento de concessão de infraestrutura rodoviária de maior justiça tarifária, cobrando tarifas de forma mais ampla dos usuários que utilizam os serviços da infraestrutura. Do seu lado, o *free flow* constitui um sistema de cobrança que viabiliza essa capilarização de coleta da tarifa e que, neste processo, ainda traz uma interferência muito menos invasiva para os usuários, sendo um modelo mais seguro por não representar uma barreira física como é a praça de pedágio.

3.3. Esse sistema visa também oferecer maior fluidez no trânsito, diminuindo o tempo de viagem e, consequentemente, melhorando a experiência dos motoristas. Ao eliminar a necessidade de pontos de cobrança com barreiras físicas, o *free flow* reduz o congestionamento e aumentar a segurança nas rodovias, uma vez que a velocidade de circulação não será interrompida pelo processo de pagamento de pedágio e tampouco haverá a barreira física que a praça impõe. Em termos operacionais, o modelo depende de tecnologia de leitura automática de placas, com a cobrança sendo realizada de maneira eletrônica e posterior ao uso da rodovia, o que também contribui para a redução de custos operacionais e melhoria na arrecadação. Ainda por isso, evita a poluição ambiental e a supressão ambiental agressiva. Por outro lado, como a passagem pelos pontos de cobrança se torna mais livre, o risco atrelado ao sistema é justamente a inadimplência do usuário, o que acaba por comprometer o fluxo de caixa do projeto de infraestrutura.

3.4. É fato que, por trazer uma maior liberdade ao usuário em relação à utilização da rodovia, o *free flow* impõe medidas das autoridades públicas de educação e coerção, que devem ser compreendidas e absorvidas pela sociedade, para que se garanta os serviços da infraestrutura concedida. Vê-se que as multas são instrumentos essenciais para assegurar a conformidade dos usuários às regras de pagamento de pedágios nesse sistema. Elas garantem não apenas a disciplina e o cumprimento das normas, mas também a sustentabilidade financeira das concessões rodoviárias. E essa compreensão foi bastante bem absorvida pelos usuários ao longo da execução do sandbox regulatório de *free flow* executado pela ANTT, como se verá a seguir.

3.5. Cabe destacar que o único sistema *free flow* em operação em rodovia federal do Brasil está inserido no contexto do *Sandbox* Regulatório conduzido pela ANTT, na BR-101/RJ. Esse projeto visa a modernização e a eficiência no processo de cobrança de pedágio, por meio de um sistema eletrônico, sem a necessidade de paradas físicas para pagamento. O foco foi a substituição da tecnologia de cobrança de pedágio desde o início da operação no novo trecho concedido, com vistas a avaliar a adaptação do sistema ao clima e condições físicas do local e entender o comportamento dos usuários em face desta nova realidade. Desde o início, a operação esteve plenamente alinhada com as diretrizes da Lei nº 14.157/2021 e a Regulamentação do Contran. Vale lembrar que a matéria foi inicialmente regulamentada pela Resolução Contran nº 984/2022 e atualmente está sob a regência da Resolução Contran nº 1.013/2024.

3.6. O trecho em que o sistema está sendo implantado abrange o segmento da BR-101, no estado do Rio de Janeiro, indo do entroncamento com a BR-465/RJ-095 até a Praia Grande, localizada em Ubatuba/SP. A Concessionária CCR RioSP é a responsável pela execução e operação desse modelo, conforme estipulado no Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental nº 001/SUOD/2023-ANTT (15605994) e Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 003/2021 (15534278). Os documentos definem as condições e responsabilidades

associadas à implementação do Free Flow e estão públicos no site do [Sandbox Regulatório do free flow](#).

3.7. Após essa implementação do Governo Federal, e a partir dos resultados iniciais e lições aprendidas, o free flow foi adotado por, ao menos, pelo programa de concessão de mais dois estados, o Rio Grande do Sul e Minas Gerais, além do programa ter sido ampliado no estado de São Paulo.

3.8. Não obstante, com base no exposto, as respostas dos quesitos apresentados serão feitas com base no único free flow federal em pleno funcionamento, levando em conta as informações enviadas pela Concessionária CCR RioSP e a análise técnica realizada por esta equipe. Ressalta-se que as respostas que se referem à competência da GERER abrangem apenas os itens 4, 5, 6, 7 e 8, do requerimento de informação.

3.9. Dito isso, primeiro quesito proposta trouxe a seguinte solicitação:

4. Identificar se houve aumento significativo na taxa de evasão após a introdução do sistema.

3.10. É essencial pontuar que diante da implantação de uma política pública que indica a aplicação de novo meio de cobrança de pedágio, não há como se falar em aumento ou redução da quantidade de multas, porque não há parâmetro de comparação. Se não havia rodovia pedagiada no local, com sistema de praça, inexistia a possibilidade desta comparação. De outra forma, comparar as multas decorrentes da evasão de uma praça de pedágio de outro local com o apurado em um sistema free flow não reflete, de maneira alguma, uma realidade factível. A comparação entre sistemas, por outro lado, precisa considerar outros elementos, acima mencionados, como ganhos com segurança, fluidez e descarbonização, que precisam ser considerados no âmbito desta discussão. Guardadas as devidas proporções, seria o mesmo que comparar a internet na modalidade discada (dial up) com a internet via cabo. São sistemas diferentes de provimento do serviço.

3.11. Qualquer comparação entre os sistema de pagamento de pedágio por praça e por pórtico devem considerar, ao menos, os seguintes elementos: a segurança viária, a fluidez de tráfego, a sustentabilidade e a proporcionalidade .

3.12. A segurança do sistema Free Flow, em comparação com as praças de pedágio, tem apresentado um aprimoramento representativo para o modelo de cobrança de pedágio. De acordo com os dados fornecidos pela Concessionária CCR RioSP, desde o início da implantação, foi registrado apenas um acidente que pode ser comprovadamente relacionado ao pórtico de leitura do veículo. Vale aprofundar nestes dados abaixo:

Tabela 1. Percentuais de Inadimplência Histórica e Acumulada

Considerados todos os acidentes 100 metros antes e depois do ponto de cobrança, totalizando 200 metros.

BR116	2023	jan/24	fev/24	mar/24	abr/24	mai/24	jun/24	jul/24	ago/24	set/24	Total
Descuido do motorista	3	0	0	2							5
Deixar de manter distância segura do veículo	37	3	4	3	2		9	5	2	4	69
Trafegar em marcha a ré	1	0	0	0					1		2
Imprudencia do Motorista	2	0	0	0				1	2	1	6
Problema Mecânico / Elétrico	2	0	0	0					1		3
Levou Fechada	2	0	0	0					1		3
Perda de Controle (imperícia)	15	0	0	1		8		1	1		26
Dormiu no volante	1	0	0	0							1
Ciclista na Pista	1	0	0	0							1
Freada Brusca	1	0	0	0							1
Mal súbito do motorista	1	0	0	1							2
Excesso de velocidade	1	0	0	0							1
Mudança de faixa	5	0	1	0					1		7
Queda de Moto	0	0	0	0	2	2	1				5
Engavetamento	0	0	0	0	1						1
Total	72	3	5	7	5	10	10	7	9	5	133
Média de 1 Acidente a cada	873 Mil	2.4 Milhão	1.2 Milhão	965 Mil	1.2 Milhão	665 Mil	658 Mil	1 Milhão	776 Mil	1.4 Milhão	931 mil

BR101 - FreeFlow	2023	jan/24	fev/24	mar/24	abr/24	mai/24	jun/24	jul/24	ago/24	set/24	Total
Perda de Controle (imperícia)	0	2	0	0						1	3
Descuido do motorista	0	0	0	0				1			1
Atropelamento Andarilho	0	0	0	0			1				1
Total	0	2	0	0	0	0	1	1	0	1	5
Média de 1 Acidente a cada		693 Mil					1 Milhão	1.2 Milhão			5 Milhões

Fonte: Reprodução CCR RioSP - 6º Relatório Trimestral FreeFlow (nº SEI 27621089)

3.13. Conforme observado na Tabela 1 acima, a média é de um acidente a cada 931 mil passagens. Contudo, é importante destacar que todos os acidentes nas proximidades do pórtico estão sendo listados, sem que haja necessariamente uma relação direta com a implantação da estrutura, como pode ser verificado pela análise das causas dos acidentes.

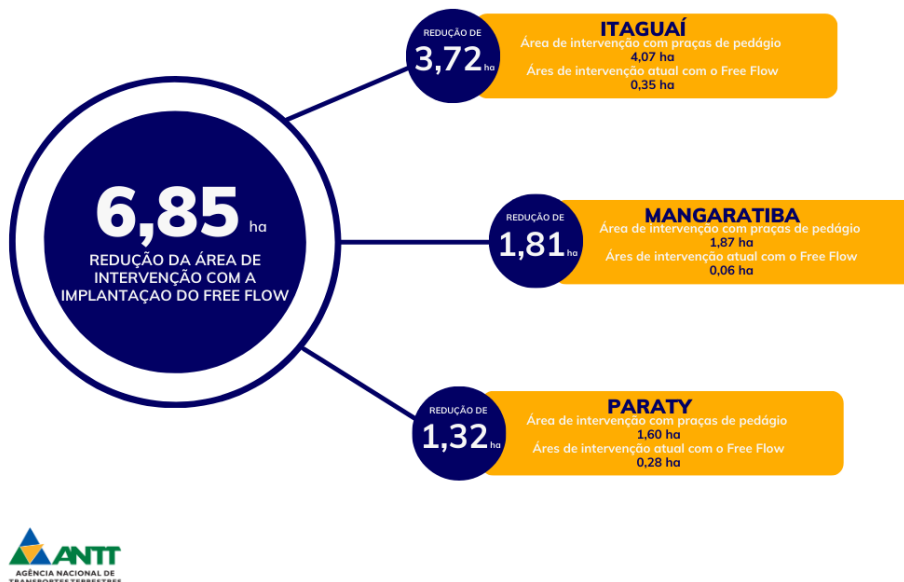
3.14. Em contrapartida, segundo dados divulgados pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), entre 2021 e 2022, ocorreram 1.406 acidentes nas praças de pedágio do estado de São Paulo. Destes, 834 foram choques contra as estruturas das praças, cancelas e veículos, e 59 envolveram colisões contra as cabines. **Portanto o ganho para a segurança viária por este sistema não pode ser simplificado em vista desses dados. Por**

si só, já justificaria a mudança de sistema.

3.15. A fluidez de tráfego no sistema *free flow* é um outro ponto extremamente positivo, pois elimina a necessidade de paradas físicas para o pagamento de pedágio, o que não só melhora a experiência do motorista, mas também traz benefícios ambientais. Ao contrário das praças de pedágio tradicionais, onde os veículos são obrigados a parar e aguardar em filas para realizar o pagamento, no sistema *free flow* os motoristas podem seguir viagem sem a necessidade de desaceleração, portanto, sem interrupções. Em algumas concessionárias, o tempo de espera em fila pode chegar a até 10 minutos, o que resulta em um aumento no tempo total de viagem. Esse tempo de espera, além de ser um inconveniente para os usuários, contribui para o aumento das emissões de carbono, já que os veículos permanecem ligados enquanto aguardam para pagar, liberando mais poluentes na atmosfera.

3.16. Ao eliminar as paradas, o sistema Free Flow não só proporciona uma viagem mais ágil e eficiente, mas também ajuda a reduzir a emissão de gases poluentes. A maior fluidez no tráfego contribui para a redução do consumo de combustível, uma vez que os veículos não precisam fazer paradas constantes e não ficam em marcha lenta. Isso resulta em uma diminuição no tempo de viagem e na quantidade de carbono liberado, tornando o sistema mais sustentável e alinhado com as práticas ambientais mais responsáveis. Assim, o *free flow* contribui de forma significativa para a redução do impacto ambiental das rodovias, ao mesmo tempo que melhora a experiência do usuário, promovendo um tráfego mais eficiente e sustentável. Mas o *free flow* também contribui com a sustentabilidade ao evitar a supressão vegetal decorrente da construção de praças de pedágio, o que traz resultados igualmente expressivos como se verá a seguir:

Imagem 1. Redução de Supressão Vegetal



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CCR RioSP

<https://www.gov.br/anttp/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/ambiente-regulatorio-experimental-sandbox-regulatorio/pedagio-eletronico-free-flow>

3.16.1. Inicialmente, a intervenção prevista com a implantação das praças de pedágio nos três pontos abrangia uma área de 7,548 hectares (ha), enquanto a área de intervenção com a instalação dos pórticos do sistema *free flow* foi reduzida para apenas 0,694 ha, conforme ilustrado na Imagem 1. Esses dados indicam uma redução de 6,854 ha na supressão vegetal, o que representa uma diminuição de cerca de 91% nas intervenções ambientais. De acordo com os dados da Portaria nº 118, de 3 de outubro de 2022, o custo médio por hectare é de aproximadamente R\$ 1.174,75 (um mil cento e setenta e quatro reais e setenta e cinco centavos), podendo variar conforme o tipo de vegetação (BRASIL, 2022). Agregue-se a isso o fato de que evitou-se de suprimir vegetação do bioma da Mata Atlântica, um dos que foi mais destruído ao longo dos anos. **Por isso, não se pode ignorar esse ganho claro que sustentabilidade e qualidade para as populações locais.**

3.17. O segundo quesito proposta trouxe a seguinte solicitação:

5. Indicar se o Ministério identificou falhas estruturais no sistema de notificação e, em caso afirmativo, descrever as medidas já implementadas ou em planejamento para corrigir tais problemas.

3.18. Conforme relatos prestados nos autos dos Processos SEI! ANTT nº 50500.055984/2023-06 e 50500.173667/2024-43, verifica-se que a concessionária tem envidado esforços para realizar a notificação de todos os usuários que passam pelo pórtico e não detém meio de pagamento eletrônico (tag). Ressalte-se que no Parecer Conjunto

n. 00379/2022/PF-ANTT/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (14789667), deixou clara a viabilidade jurídica da transferência de dados pessoais pelo Poder Público à entidade privada concessionária de serviço público, desde que exclusivamente relacionados à prestação do serviço público concedido, para que se permitisse o acesso ao banco de dados da Senatran, com vistas a consultar as placas dos veículos e enviar avisos de cobrança considerando a passagem pelos pórticos. Diante disso, a Senatran franqueou acesso aos sistemas do RENAINF e RENAVAM, mas exclusivamente para a busca, a partir da placa do veículo, do CPF e do endereço residencial do proprietário do veículo, o que não tem grande efetividade para esta ação de notificação e cobrança da tarifa. Ainda assim, recebemos relatos de que parte do crédito de grandes devedores foi recuperado com base em correspondências enviadas para a sede das empresas proprietárias dos veículos infratores.

3.19. Uma solução mais eficaz e, possivelmente, mais econômica seria permitir que as concessionárias tivessem acesso aos e-mails e números de telefone cadastrados pelos proprietários de veículos, com base nos dados do veículo que passou pelo pórtico. O uso dessas informações de contato direto permitiria a comunicação instantânea com os motoristas, por meio de notificações eletrônicas, como e-mails ou mensagens de texto (SMS), o que reduziria significativamente o tempo de entrega das notificações e aumentaria a taxa de efetividade na comunicação.

3.20. Além disso, ao utilizar canais eletrônicos, as concessionárias poderiam alcançar os motoristas de maneira mais rápida e eficiente, promovendo a conformidade e evitando a sobrecarga do sistema tradicional de envio de notificações por correio. O uso de e-mails e números de telefone também pode representar uma forma mais econômica de realizar essas comunicações, pois evita os custos com a impressão e o envio físico das notificações, tornando o processo mais ágil e menos dispendioso. Por isso, **seria valioso que este congresso apoia-se a Agência para que esses dados pudessem ser liberados para que as concessionárias de rodovias tivessem meios mais eficientes de notificar os seus usuários para o pagamento das tarifas.**

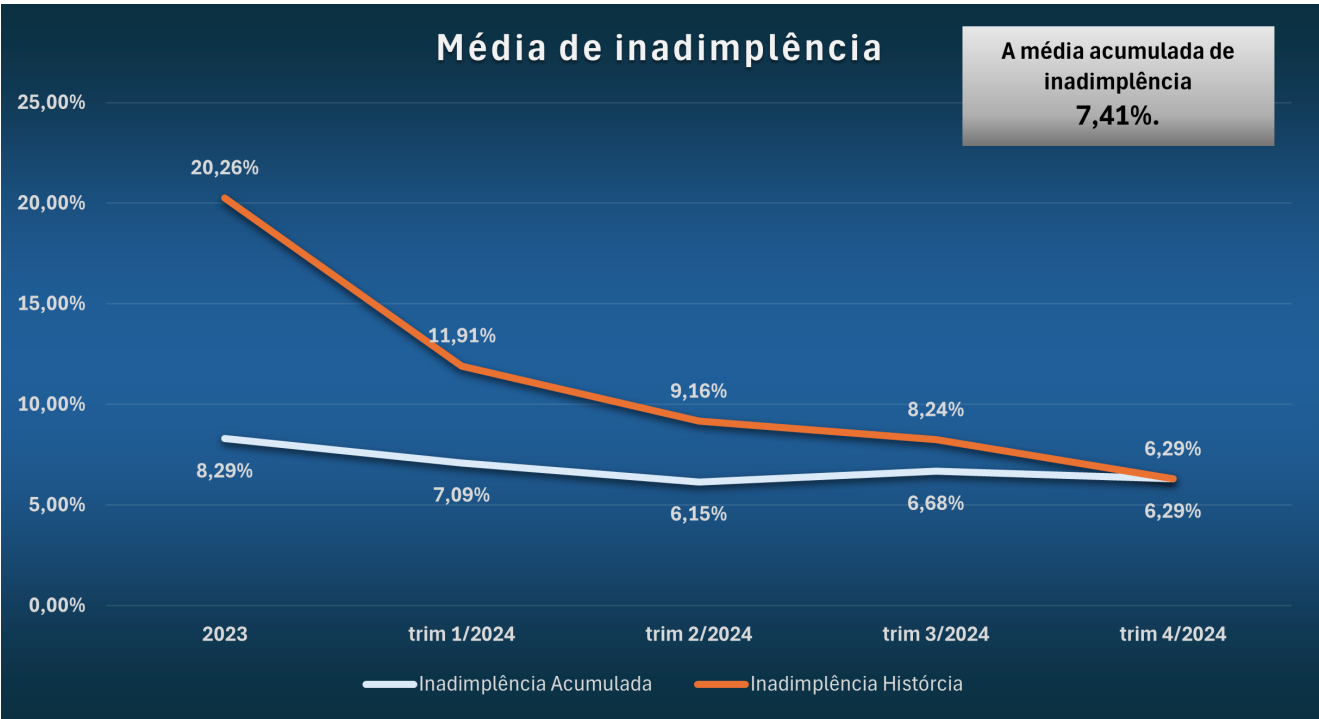
3.21. Portanto, a implementação de um sistema de comunicação mais moderno e integrado, que aproveite os dados de contato do proprietário do veículo, traria benefícios significativos tanto para os motoristas quanto para as concessionárias, ao melhorar a eficiência e reduzir os custos operacionais associados ao envio de notificações para o pagamento de tarifas.

3.22. O terceiro quesito proposta trouxe a seguinte solicitação:

6. Percentual de motoristas que efetivaram o pagamento dentro do prazo estabelecido após passar pelo sistema free flow.

3.23. O percentual de motoristas que efetivaram o pagamento dentro do prazo variou desde o início da operação, em 31/03/2023, mas jamais foi inferior a aproximadamente 80% (ou seja, desde o início, ao menos 8 a cada 10 usuários pagaram corretamente a tarifa na modalidade *free flow*, o que demonstra uma lata compreensão do novo sistema). Mas em pouco tempo este percentual já superada os 90%, como se verifica no gráfico abaixo. Importante destacar que, conforme a regra acordada com a concessionária e considerando a recente implantação do sistema, as multas somente começaram a ser lançadas mais de cinco meses após o início da operação, em 06/09/2024.

Grafico 1. Percentuais de Inadimplência Histórica e Acumulada



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CCR RioSP - Processo SEI! ANTT nº 50500.055984/2023-06

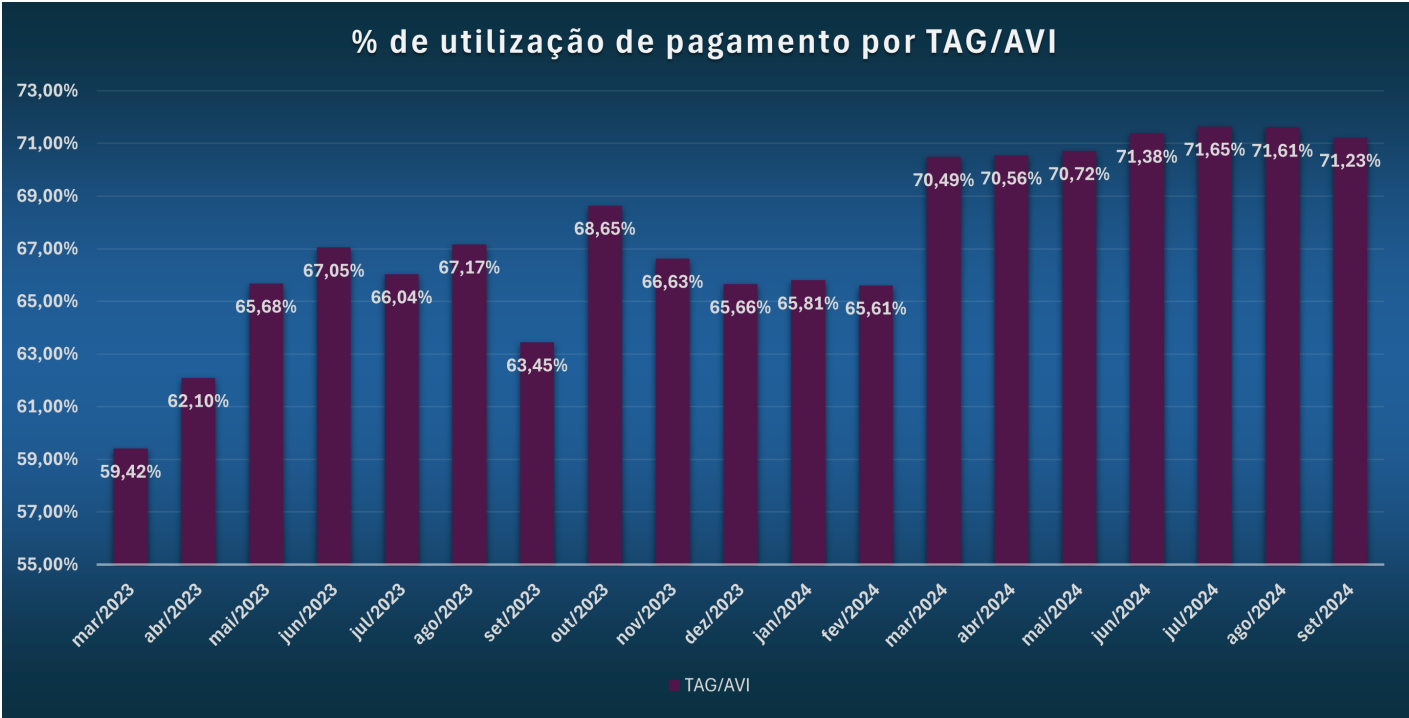
3.24. Como se observa no gráfico acima, evidenciam-se a média de inadimplência trimestral, considerando a média histórica e a acumulada. A média histórica representa os índices de inadimplência sob a perspectiva do período seguinte ao ocorrido. A média acumulada considera as tarifas que foram sendo pagas ao longo do tempo até as datas mais recentes. Neste sentido, pela interpretação do gráfico, apesar de inicialmente 80% dos motoristas efetivarem corretamente o pagamento no prazo, rapidamente esse índice subiu para 90%, chegando ao segundo trimestre de 2024 já com 91%. Nesse contexto, pode-se dizer que em 2024, aquele *free flow* apurou que mais de nove a cada dez usuários já havia compreendido o mecanismo e fazia uso correto do *free flow*, recebendo todos os benefícios que o novo sistema entrega. Recentemente, apura-se que o índice chega a quase 94%, o que representa taxas comparáveis a outras experiências de *free flow* dos Estados Unidos, Europa e Ásia. Com isso, pode-se afirmar que a informação sobre o sistema foi corretamente disseminada e absorvida pela enorme maioria dos usuários.

3.25. O percentual de 94% de pagantes no prazo representa uma melhoria considerável em relação à fase inicial do sistema, quando a falta de familiaridade dos motoristas com o novo processo e a falta de mecanismos de fiscalização contribuíram para uma inadimplência mais alta. Como se pode verificar, houve uma curva de aprendizado tanto para os usuários, situação esperada para esse tipo de situação. Repete-se que o prazo de 6 meses de carência sem multas concedidos aos motoristas, permitiu que se adaptassem ao sistema e ao processo de pagamento eletrônico. Essa carência foi crucial para dar tempo aos motoristas para se familiarizarem com o sistema e para que a concessionária corrigisse eventuais falhas no processo de pagamento..

3.26. Ainda ao comparar as curvas de inadimplência, conforme ilustrado no Gráfico 1, é possível observar que os usuários que passaram pelo sistema *free flow* demonstraram o comportamento de efetuar o pagamento da tarifa, mesmo após o prazo estabelecido, que até o mês de outubro era de 15 dias, fazendo com que a curva da inadimplência acumulada sofra um decaimento. Por isso, observa-se o interesse do cidadão de pagar as suas dívidas de pedágio e remunerar corretamente a prestadora de serviços. É expressivo observar que mais de 10% dos usuários vieram a pagar a tarifa posteriormente ao prazo regulamentar, quando se considera o apurado em 2023. A tendência se manteve em 2024 inclusive.

3.27. O gráfico demonstra ademais, que à medida que o conhecimento dos usuários sobre o funcionamento do sistema aumentou e a fiscalização foi efetivamente implementada, houve uma maior adesão ao pagamento pontual da tarifa. A conscientização, aliada à imposição de penalidades, foi fundamental para que o sistema Free Flow se tornasse mais eficiente, com uma melhora expressiva na arrecadação e redução da inadimplência. Isso inclusive contribui para uma maior adesão ao pagamento eletrônico, que se realiza pela utilização de tag nos veículos, como se demonstra a seguir:

Gráfico 2. Percentual de utilização de pagamento por TAG/AVI



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CCR RioSP - Processo SEI! ANTT nº 50500.055984/2023-06

3.28. Note-se que houve um crescimento significativo de usuários que buscaram o pagamento eletrônico para a utilização da via coberta pelo sistema *free flow*. Isso além de demonstrar o conhecimento do novo sistema ainda

sinaliza o interesse em aderir a meio adequado para pagamento da tarifa. Contribui, por isso, para que se afirme que houve uma efetiva comunicação, inclusive por parte das empresas que comercializam a solução do pagamento eletrônico, facilitando que os usuários se aparelhassem de meio útil para cumprir a obrigação com a concessionária.

3.29. Cumpre destacar que, a partir de 16 de outubro de 2024, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução Contran nº 1013, de 2024, estabeleceu um novo prazo para o pagamento, que passou de 15 para 30 dias após a passagem pelo pórtico. Ainda não é possível avaliar o impacto dessa alteração no prazo sobre a porcentagem de inadimplência dos usuários em relação ao novo prazo para pagamento. Não obstante, a perspectiva é que seja um fator que apoiará, ainda mais, essa queda na inadimplência e aumento dos pagantes.

3.30. Com essas evidências, pode se afirmar que a grande maioria dos usuários já paga a tarifa no prazo correto na modalidade *free flow* implantada na BR-101/RJ.

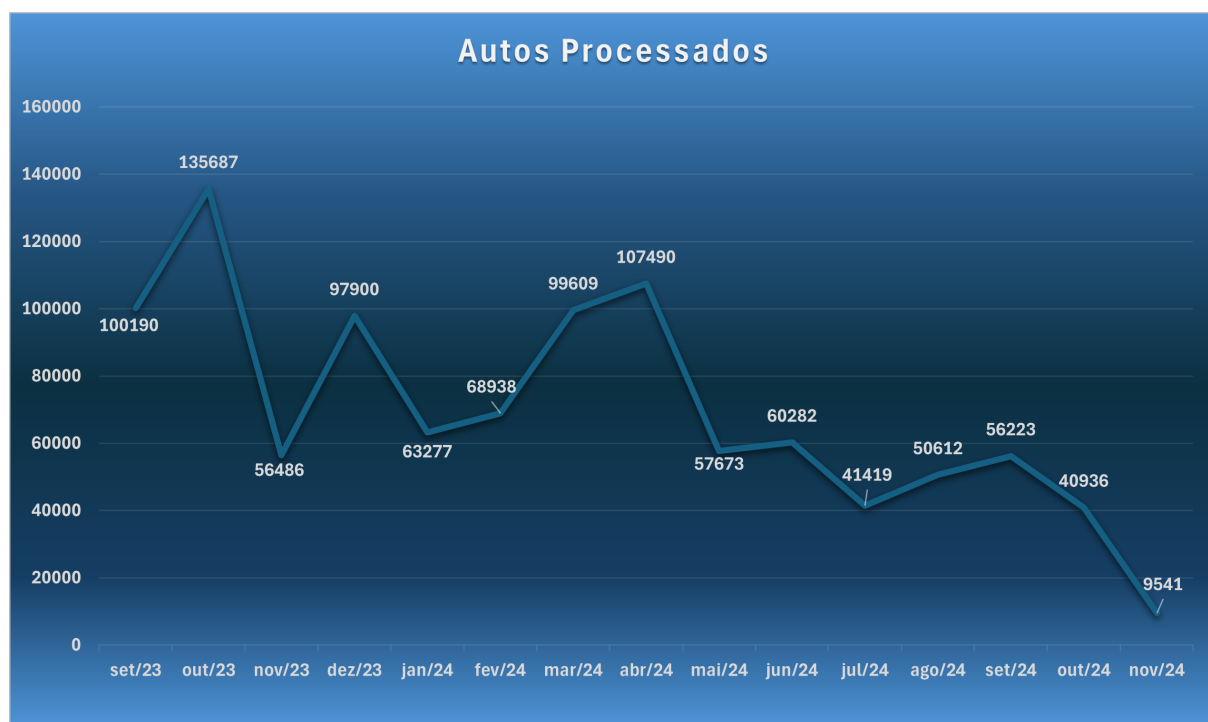
3.31. O quinto quesito proposta trouxe a seguinte solicitação:

7. Percentual de multas aplicadas em virtude de não pagamento dentro do prazo.

3.32. A oscilação observada na Gráfico 3, referente aos autos processados, mostra variações na quantidade de autos processados, porém com uma tendência de queda ao longo do tempo. O percentual de multas aplicadas devido ao não pagamento dentro do prazo corresponde a cerca de 4,8% das passagens, considerando o total de transações realizadas no sistema de pedágio eletrônico. Esse dado reflete a inadimplência de uma parte dos motoristas que utilizam o sistema Free Flow e não efetuaram o pagamento dentro do período estipulado.

3.33. É importante destacar que quase 95,2% dos motoristas estão cumprindo com a obrigação de pagamento dentro do prazo, o que indica que o sistema, de maneira geral, tem sido eficaz em garantir a adesão dos usuários. A tendência de queda observada na oscilação da linha sugere que, com o tempo e a implementação de medidas de fiscalização, a taxa de inadimplência tem se reduzido, refletindo uma maior conscientização e adesão dos motoristas ao modelo de cobrança eletrônico. Ressalte-se que a queda mais expressiva em novembro se refere à mudança do prazo para pagamento, que refletiu em uma readaptação do fluxo do processo dos envios das informações para autuação, considerando que as novas regras precisaram ser incluídas no sistema.

Gráfico 3. Quantidade de Autos Processados



Fonte: Elaboração própria a partir de dados fornecidos pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS

3.34. O quarto quesito proposta trouxe a seguinte solicitação:

8. Indicar se há correlação entre o aumento de multas e falhas na comunicação ou nos meios de pagamento disponíveis.

3.35. Em relação à possível correlação entre o aumento das multas e falhas na comunicação ou nos meios de pagamento disponíveis, é importante refutar a hipótese de que o aumento das multas esteja relacionado a esses fatores. Não há evidências que sustentem tal afirmação. Pelo contrário, a comunicação tem se mostrado ampla, como demonstrado no 2º Workshop Free Flow, acessível por meio do link <https://www.youtube.com/watch?v=5qdGKLLEeY>, e na Apresentação CCR Workshop (23746631), disponível no sistema SEI! ANTT. Esses

documentos detalham os esforços realizados para informar e orientar os usuários sobre o funcionamento do sistema de pedágio eletrônico. Além disso, avalia-se que os meios de pagamento têm garantido que os motoristas possam realizar os pagamentos de forma prática e segura, uma vez que representam mais de 70% dos pagamentos realizados, como indicado no Gráfico 2 acima.

3.36. Vale ressaltar que as multas apresentaram uma tendência de queda, o que indica que, ao longo do tempo, o sistema tem se tornado mais eficiente e os motoristas têm se adaptado corretamente às novas normas de cobrança. Portanto, não se evidenciam elementos que sugiram que falhas nesses aspectos tenham contribuído para o aumento das multas aplicadas.

3.37. Ressalte-se, ademais, que conforme dados fornecidos pela Concessionária CCR RioSP, foram realizadas 397 ativações sobre o sistema Free Flow, com a distribuição de 45.575 folhetos contendo informações detalhadas, como ilustrado nas Imagens 2 e 3 abaixo. Além disso, durante os três primeiros meses de 2023, foram veiculadas campanhas via rádio, e no ano seguinte, a comunicação seguiu com campanhas digitais, com uma estimativa de alcance de 10,5 milhões de ouvintes ao longo dos dias, concentradas nos feriados nacionais. As campanhas online geraram 3,77 milhões de impressões, com anúncios direcionados a motoristas que utilizam aplicativos como Sem Parar, C6 e Porto Seguro, além de ativações realizadas em locais de aquisição de tags, em áreas próximas a esses pontos, motoristas com origem ou destino entre as cidades dentro do perímetro das estradas da CCR e turistas identificados no local por meio do Waze, alcançando um total de 6,14 milhões de impressões.

Imagem 2: Folheto de ativação 2023

Imagem 3: Folheto de ativação 2024



Fonte: Documentos enviados da CCR RioSP - Processo SEI! ANTT nº 50500.055984/2023-06

3.38. Adicionalmente, conforme relatado, por meio da plataforma HYPR, foram realizados disparos segmentados baseados no cruzamento entre localizações desejadas e a geolocalização dos trajetos feitos pelos dispositivos móveis. Esses disparos ocorreram durante o mês de dezembro de 2023 e atingiram 2,12 milhões de impressões. Em colaboração com o Media Group, foram feitas parcerias com três influenciadores, totalizando 354,9 mil impressões. Essas ações demonstram um esforço contínuo e abrangente para garantir que os usuários estejam bem informados sobre o funcionamento do sistema e possam utilizá-lo de forma eficiente e segura.

3.39. Expostos estes fatos, vale repisar que o novo sistema de pedagiamento pelo *free flow*, por ter uma

relação mais liberal com o usuário, tende a gerar novas relações comerciais e administrativas, que precisam ser absorvidas. Isso não afasta, contudo, os claros e relevantes benefícios que o free flow traz para o serviços de infraestrutura rodoviária e que devem ser reconhecidos como um novo patamar de experiência que passa a ser entregue para os clientes das rodovias concedidas.

3.40. Sendo estes os esclarecimentos que cabem a esta SUOD, destaca-se que o novo sistema de pedagiamento tem se comportado satisfatoriamente, sob a perspectiva de adaptação dos usuários quanto ao seu uso.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1. Diante do exposto, estas são as considerações que a GERER tem a apresentar em relação ao Requerimento de Informação nº 4231/2024 (28075551), de autoria do Deputado Gilberto Abramo (Republicanos/RJ) sobre as multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (Free Flow) nas rodovias federais brasileiras.

4.2. Sugere-se que estas informações sejam encaminhadas à AESPI, para que componha a resposta solicitada pelo Ministério dos Transportes.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

FERNANDO BARBELLI FEITOSA

Gerente de Regulação de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO BARBELLI FEITOSA**, **Gerente**, em 11/12/2024, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28225459** e o código CRC **5626B329**.

Referência: Processo nº 50500.185025/2024-97

SEI nº 28225459

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO

OFÍCIO Nº 47/2025/GAB-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, na data da assinatura.

À
Secretaria-Executiva
c/c
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Assunto: Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG).

Senhor Secretário-Executivo,

1. Referimo-nos ao OFÍCIO Nº 1575/2024/ASPAR/GM (9162260) em que a Assessoria de Assuntos Parlamentares desta Pasta solicita análise e manifestação do Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que requer informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.
2. Após a área técnica da SENATRAN analisar as informações requeridas pelo parlamentar, em resposta à solicitação, encaminhamos a Nota Técnica nº 707/2025/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (9269494), e seu anexo, que trata do assunto.
3. Sem mais para o momento, nos colocamos à disposição para dirimir eventuais dúvidas e prover esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Anexos: I - Nota Técnica 707 (SEI nº 9269494);
II - Nota Técnica nº 1491/2024/CGSIE-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 9269640);

Atenciosamente,

ADRUALDO DE LIMA CATÃO
Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 13/01/2025, às 20:12, 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://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.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 **9269687** e o código CRC **25884C03**.



Referência: Processo nº 50000.035906/2024-07



SEI nº 9269687

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7810/8180/8179 - www.transportes.gov.br



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

NOTA TÉCNICA Nº 707/2025/DRFG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 13 de janeiro de 2025.

PROCESSO Nº 50000.035906/2024-07

INTERESSADO: DEPUTADO FEDERAL GILBERTO ABRAMO - REPUBLIC/MG

1. ASSUNTO

1.1. Trata-se de Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que requer informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras. o Requerimento de Informação nº 4231/2024, de autoria do Deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), que requer informações acerca das multas aplicadas por evasão de pedágio no sistema de livre passagem (free flow) nas rodovias brasileiras.

2. ANÁLISE

2.1. O referido Deputado solicitou as seguintes informações:

2.2. *1 – Numero total de multas por evasão de pedágio registradas nos últimos cinco anos, discriminando:*

2.2.1. *- Infrações em rodovias que adotaram o sistema free flow, destacando a data de início de operação em cada rodovia.*

2.2.2. *- Infrações em rodovias que mantêm sistemas tradicionais de pedágio.*

2.2.3. Os sistemas de livre passagem, comumente conhecidos como “Free Flow”, foram regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) por meio da Resolução CONTRAN nº 984, de 15 de dezembro de 2022. Este regulamento foi revogado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, de 14 de outubro de 2024.

2.2.4. O normativo atual estabeleceu que os sistemas de livre passagem (free flow) devem ser homologados junto ao órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme especificações por ele definidas em normativo específico, antes de iniciada sua operação.

2.2.5. Porém, a Resolução concedeu o prazo de 180 dias, contados da publicação de normativo específico pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para que os sistemas de livre passagem Free Flow sejam homologados junto à SENATRAN. Portanto, o controle sobre os locais de implantação e a data de início das operações ainda depende dessa normatização pela SENATRAN.

2.2.6. Logo, as informações acerca da implantação do modelo de free flow devem ser obtidas junto aos respectivos gestores da via.

2.2.7. Contudo, à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), como órgão máximo executivo de trânsito da União, compete, de acordo com o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf).

2.2.8. Dessa forma, podemos trazer informações referentes às infrações de trânsito efetivamente registradas no Renainf, não podendo precisar a data de início de operação do sistema free flow em cada via.

2.2.9. Conforme o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), aprovado pela Resolução CONTRAN nº 985, de 15 de dezembro de 2022, as infrações ao art. 209-A do CTB referentes ao free flow possuem o código 7730, desdobramento 2. Já as infrações por evasão em praças de pedágio convencionais possuem o código 7730, desdobramento 1.

2.2.10. Dessa forma, seguem as infrações de cada tipo desde 2021.

2.2.11. · 1.655.250 infrações no RENAINF com código 7730-2;

2.2.12. · 772.989 infrações no RENAINF com código 7730-1.

2.3. 2 - Apresentar o número de multas por evasão de pedágio no ano imediatamente anterior à implementação do sistema free flow e nos anos subsequentes.

2.3.1. Como dito anteriormente, a SENATRAN ainda não possui o controle acerca das operações de free flow, estando limitada às infrações de trânsito registradas no Renainf. Porém, do total de infrações com código 7730-2 aplicadas, cerca de 97% delas (1.603.416) tiveram notificações emitidas no ano de 2024.

2.3.2. Conforme previsto no CTB, a notificação de autuação deve ser realizada em até 30 dias da data da ocorrência da infração, e se trata do momento em que o infrator tem ciência efetiva da infração, por meio de comunicação da autoridade de trânsito competente.

2.4. 3. Comparar a taxa de evasão (número de infrações em relação ao total de veículos) nas rodovias que adotaram o sistema free flow com as que utilizam métodos tradicionais.

2.4.1. O cálculo da taxa de evasão se dá pela divisão do número de passagens com infração de evasão pelo número total de passagens em cada local.

2.4.2. Como a SENATRAN ainda não possui o número total de passagens em cada ponto de cobrança, algo que será possível com a nova regulamentação do CONTRAN, após a normatização pela SENATRAN, não é possível informar a taxa de evasão.

2.5. 4. Identificar se houve aumento significativo na taxa de evasão após a introdução do sistema.

2.5.1. Não é possível informar a taxa de evasão, conforme resposta ao questionamento 3.

2.6. 5. Indicar se o Ministério identificou falhas estruturais no sistema de notificação e, em caso afirmativo, descrever as medidas já implementadas ou em planejamento para corrigir tais problemas.

2.6.1. A SENATRAN e o CONTRAN identificaram oportunidades de melhoria na regulamentação dos sistemas de livre passagem Free Flow, com a publicação da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 e a revogação da Resolução CONTRAN nº 984/2022.

2.6.2. As razões técnicas e jurídicas para tal estão dispostas no Processo SEI nº 50000.023976/2021-61, em especial na Nota Técnica CGSIE nº 1491/2024 (8890275), no Parecer CGREG para Início de AIR 7 (8862915) na Nota Técnica CGREG nº 1238/2024 (8900012), no Parecer nº 00264/2024/ CONJUR-MT/CGU/AGU/CGTT/prmcw (8938095) e na Nota Técnica CGREG nº 1278/2024 (8938461), todos disponíveis no link do Portal SEI do Ministério dos Transportes, em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/servicos/protocolo-eletronico-sei>, na área de “Pesquisa Pública”, bastando informar o número do processo SEI ou dos documentos. A única exceção é a Nota Técnica CGSIE nº 1491/2024, que contém dados pessoais. Para contornar este fato, estamos encaminhando-a de forma anexa, com a retirada das informações que remetam a dados pessoais.

2.6.3. Em suma, durante o processo de Análise de Impacto Regulatório, identificou-se dois principais problemas que, na análise das áreas técnicas da SENATRAN, não foram suficientemente resolvidos pela norma anterior, qual seja, a Resolução CONTRAN nº 984/2022:

2.6.4. i. assimetria de informações entre os usuários da via, o Poder Público e os prestadores de serviços públicos (concessionárias); e

2.6.5. ii. insuficiência da norma em disciplinar a governança no processo de fiscalização.

2.6.6. Portanto, o principal objetivo da norma atual é resolver estes dois principais problemas regulatórios.

2.6.7. Além disso, a SENATRAN normatizará o processo de homologação dos sistemas de livre passagem Free Flow, com o estabelecimento de arquitetura de comunicação integrada, que permitirá a disponibilização dos dados de passagem e pagamentos aos usuários por diversos meios digitais, inclusive pela Carteira Digital de Trânsito (CDT), administrada pela SENATRAN, onde já estão disponíveis dados

de documentos do veículo e do condutor, e informações de infrações.

2.6.8. Entendemos que as medidas em implantação pela SENATRAN contribuirão significativamente para a melhoria do modelo, em especial na facilitação do acesso às informações pelos usuários em todo o país.

2.7. **6. Percentual de motoristas que efetivaram o pagamento dentro do prazo estabelecido após passar pelo sistema free flow.**

2.7.1. Os dados de pagamento das tarifas de pedágio ainda não estão disponíveis na SENATRAN. Isto somente ocorrerá após a implantação do novo modelo, a partir de normatização da SENATRAN.

2.8. **7. Percentual de multas aplicadas em virtude de não pagamento dentro do prazo.**

2.8.1. A SENATRAN não possui os valores de percentual de multas em virtude da não disponibilização dos dados de pagamento, conforme informado no questionamento 6.

2.9. **8. Indicar se há correlação entre o aumento de multas e falhas na comunicação ou nos meios de pagamento disponíveis.**

2.9.1. Como afirmado em resposta ao questionamento 5, a SENATRAN e o CONTRAN vislumbraram a necessidade de aperfeiçoamento regulatório. Sem dúvidas, a nova regulamentação deve diminuir sensivelmente a assimetria de informações com os usuários e fortalecer a governança dos processos de fiscalização.

2.9.2. Porém, não temos números suficientes para afirmar que há correlação entre o aumento de multas e possíveis falhas na comunicação. Entendemos que é possível que a constatação de tal correlação possa ser verificada após a efetiva implantação do novo modelo de arquitetura de comunicação e homologação dos sistemas de livre passagem.

3. ANEXO

3.1. Nota Técnica nº 1491/2024/CGSIE-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (9269640)

4. CONCLUSÃO

4.1. Diante do exposto, encaminho a presente Nota Técnica ao Gabinete com vistas ao seu envio à ASPAR.

ELIOMAR WESLEY AYRES DA FONSECA RIOS

Diretor do Departamento de Regulação, Fiscalização e Gestão substituto



Documento assinado eletronicamente por **ELIOMAR WESLEY AYRES DA FONSECA RIOS**, **Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão - Substituto**, em 13/01/2025, às 18:59, 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://sei.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 **9269494** e o código CRC **AD924A29**.



Referência: Processo nº 50000.035906/2024-07



SEI nº 9269494

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



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

NOTA TÉCNICA Nº 1491/2024/CGSIE-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 01 de outubro de 2024.

PROCESSO Nº 50000.023976/2021-61

INTERESSADO: ASSOC BRASILEIRA DE CONCESSIONARIAS DE RODOVIAS ABCR

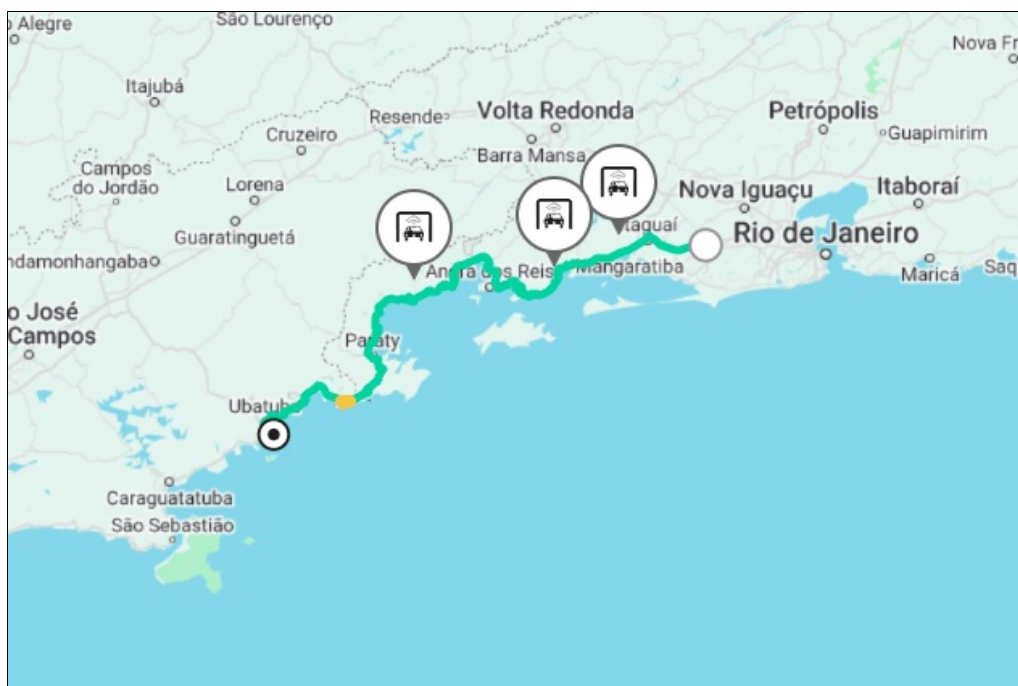
1. ASSUNTO

1.1. Em atendimento ao Despacho nº 3706/2024/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (8889656), fornecemos dados estatísticos sobre infrações nas vias pedagiadas por meio do sistema de livre passagem (free flow).

2. ANÁLISE

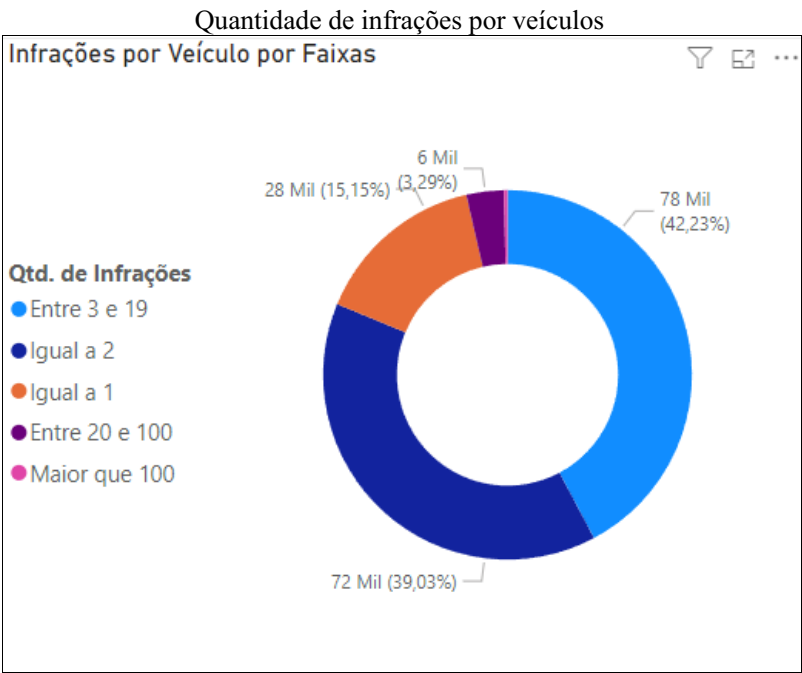
2.1. Os dados analisados [*Tabelas Free Flow 8892789*] foram extraídos da base do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf) e filtrados pelo órgão autuador, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com foco na infração de código 7730, que corresponde ao Art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Trata-se de infração de evasão do pagamento do sistema Free Flow, referente ao uso de rodovias e vias urbanas sem o devido cumprimento das condições estabelecidas para a quitação do pedágio.

2.2. O período analisado corresponde ao período entre o primeiro e o último registro disponível na base de dados no momento do levantamento, ou seja, de 17 de agosto de 2023 a 3 de setembro de 2024, totalizando 383 dias corridos, dos quais apenas 23 dias não apresentaram registros de infrações. O trecho analisado, que contém dados suficientes para estudo, é administrado pela Concessionária CCR RioSP, está localizado na BR-101, ao longo do onde ficam três pórticos da CCR: Itaguaí, no Km 414, Mangaratiba no KM 447 e Paraty, no Km 538.

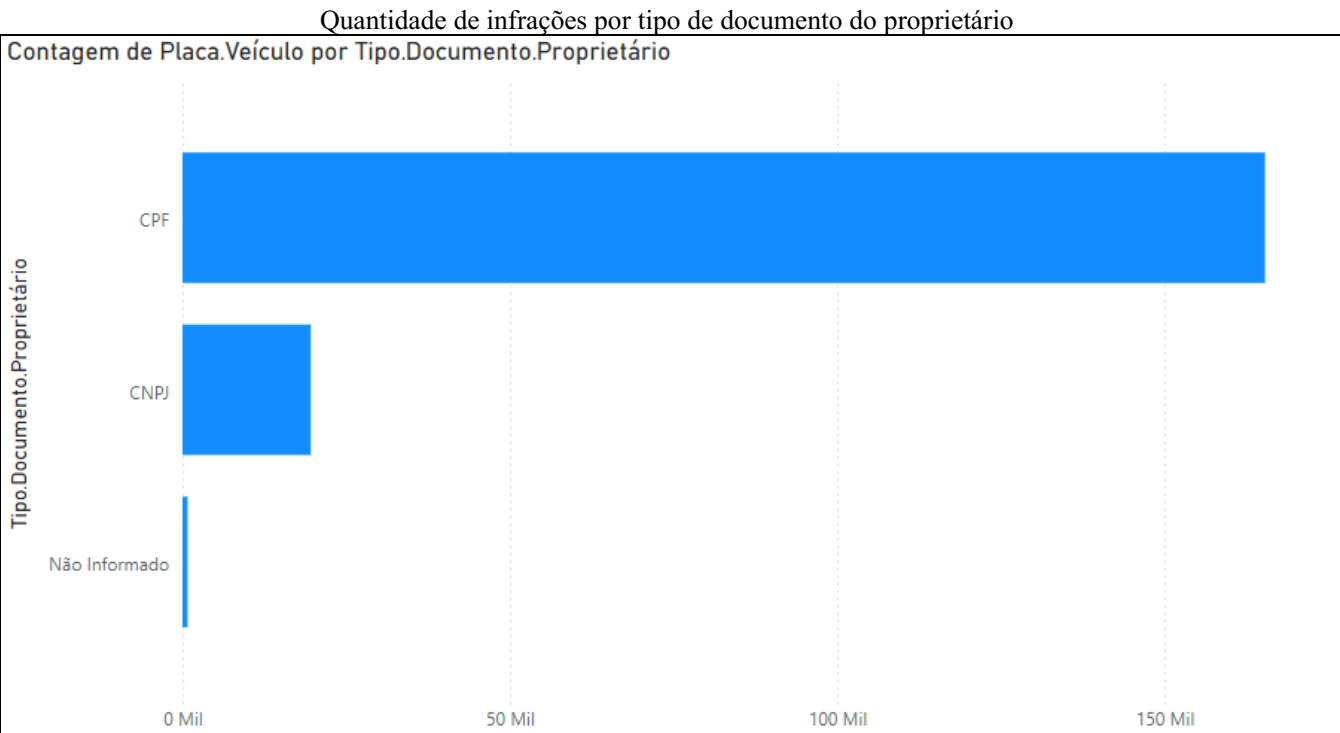


2.3. O total de infrações registradas no período foi de 1.063.933, das quais 108.817, ou seja, 10,2%, já foram pagas e 955.116 permanecem ativas, correspondendo a 89,8%. As infrações ativas estão distribuídas entre 185.323 veículos, resultando em uma média de 5,15 infrações por veículo. Cerca de 61% dos veículos autuados possuem pelo menos 3 multas ativas, e aproximadamente seis mil proprietários têm mais de 100

autuações de Free Flow em aberto. Isso totaliza mais de R\$ 19.718,23 por veículo, com um exemplo extremo do veículo placa EAL0238, que acumula 627 multas em aberto, totalizando R\$ 122.409,21.



Fonte: Base de dados ANTT



Fonte: Base de dados ANTT

2.4. Quanto ao tipo de proprietário, a maioria das autuações é registrada em nome de Pessoas Físicas, embora existam casos de Pessoas Jurídicas com um volume elevado de multas para um mesmo veículo. Exemplos notáveis incluem o veículo com placa KVV8D20, que acumula 576 multas ativas, totalizando R\$ 112.464,00, e o veículo com placa LMZ2I71, com 376 multas ativas, somando R\$ 73.414,00.

Quantidade de multas no período e valor acumulado das multas por placa

Placa Veículo	Soma de Qtde_Multas	Grupo_multas	Soma de valor_multas	Tipo.Documento.Pr
EAL0238	627	Maior que 100	122.421,75	CPF
MWF8G780	624	Maior que 100	121.836,00	CPF
KYQ7G740	590	Maior que 100	115.197,50	CPF
KVV8D200	576	Maior que 100	112.464,00	CNPJ
LPN0F550	527	Maior que 100	102.896,75	CPF
CNI1H830	508	Maior que 100	99.187,00	CPF
QNK8F490	506	Maior que 100	98.796,50	CPF
KXM5F330	497	Maior que 100	97.039,25	CPF
QND9I880	481	Maior que 100	93.915,25	CPF
LQD1422	470	Maior que 100	91.767,50	CPF
LRU7388	466	Maior que 100	90.986,50	CPF
ALR8236	459	Maior que 100	89.619,75	CPF
PZR6487	452	Maior que 100	88.253,00	CPF
KSX4866	439	Maior que 100	85.714,75	CPF
PPJ4C800	421	Maior que 100	82.200,25	CPF
LMI3E090	401	Maior que 100	78.295,25	CPF
QQS1C910	401	Maior que 100	78.295,25	CPF
AOQ8E840	394	Maior que 100	76.928,50	CPF
KUQ8D640	391	Maior que 100	76.342,75	CPF
KMX5716	390	Maior que 100	76.147,50	Não Informado
LND7642	388	Maior que 100	75.757,00	CPF
LLD2J180	385	Maior que 100	75.171,25	CPF
LMZ2I710	376	Maior que 100	73.414,00	CNPJ
PDP4D990	367	Maior que 100	71.656,75	CPF
LRM1I870	361	Maior que 100	70.485,25	CPF
LMW3C960	360	Maior que 100	70.290,00	CPF
HJG4727	357	Maior que 100	69.704,25	CPF
MRE2B210	352	Maior que 100	68.728,00	CPF
LST6137	349	Maior que 100	68.142,25	CPF
KOU1829	341	Maior que 100	66.580,25	Não Informado
QQA7H730	335	Maior que 100	65.408,75	CPF
KOL6186	331	Maior que 100	64.627,75	CPF
Total	955116		186.486.399,00	

fonte: Base de dados ANTT

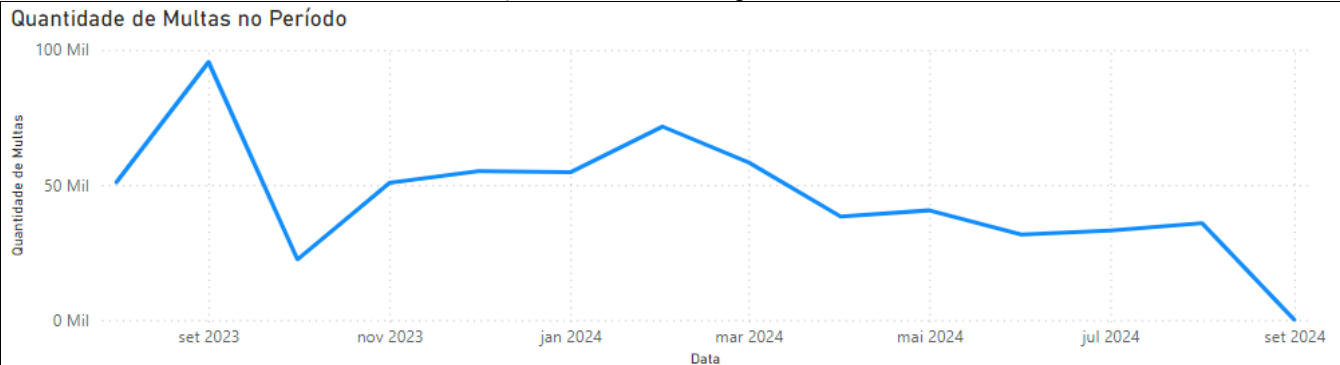
Quantidade de multas ativas por data de autuação por placa

Placa.Veículo	Data.Autuação.Infração	autuacoes_placa
BDN6F370	2023-11-04	8
LUL7B630	2023-12-05	8
CNI1H830	2023-09-29	7
CNI1H830	2024-03-08	7
CNI1H830	2024-03-29	7
FMG5C920	2023-09-05	7
HBG3694	2023-08-18	7
KQV1G270	2023-12-09	7
KRQ7J640	2024-03-07	7
KVI9306	2024-03-06	7
KWI7B080	2023-08-28	7
KYT1516	2023-12-18	7
LMI3E090	2023-09-30	7
LMI3E090	2024-04-22	7

fonte: Base de dados ANTT

2.5. A análise do perfil dos autuados indica que a maior parte dos veículos é de jurisdição do Rio de Janeiro (84%), com 40,87% especificamente provenientes da capital fluminense. Entre os três pórticos, o de Itaguaí registrou o maior fluxo de veículos e o maior número de infrações, representando 67% do total de multas, seguido pelos pórticos de Mangaratiba (20%) e Paraty (13%). O dia da semana com a maior média de infrações nos três pórticos foi a terça-feira.

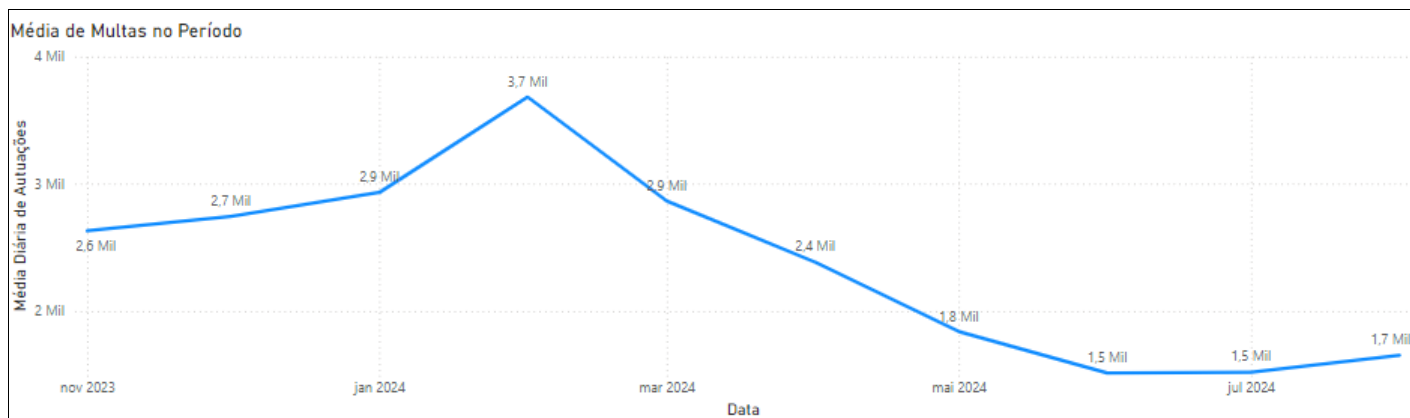
Quantidade de multas por meses



Fonte: Base de dados ANTT

2.6. Ao analisar as infrações ativas conforme sua ocorrência mensal, observa-se o período inicial com um volume elevado de multas registradas. A partir do ano de 2024, o número de infrações ativas começa a se estabilizar, apresentando um pico apenas no mês de fevereiro. O comportamento do volume médio de infrações por dia por mês parece alinhar-se com a tendência do clima local, sugerindo que há um aumento no fluxo em direção às áreas costeiras, o que contribui para o maior número de infrações registradas. Essa análise é reforçada pelo fato de que 77,5% das autuações ativas são originárias de veículos de passeio, o que corrobora a ideia de que a movimentação turística desempenha um papel importante nesse comportamento sazonal.

Quantidade média de multas por período



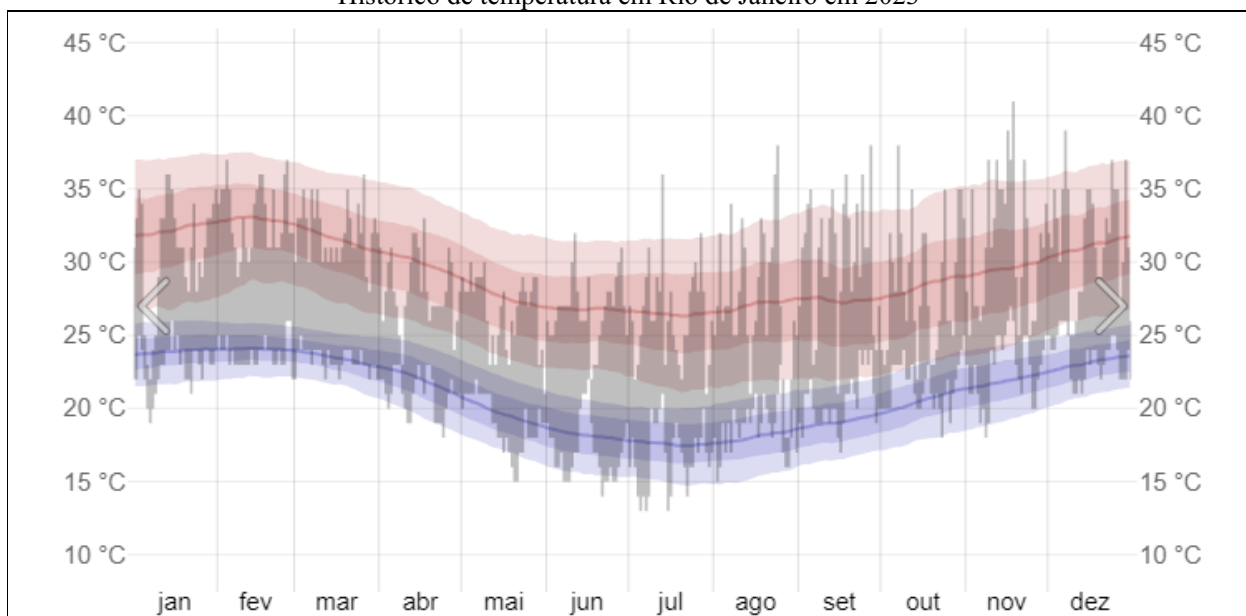
Fonte: Base de dados ANTT

Temperaturas médias mensais para o município do Rio de Janeiro com base em dados climatológicos do período 1961-1990



Fonte: INMET, 2011, apud Detzel 2012a

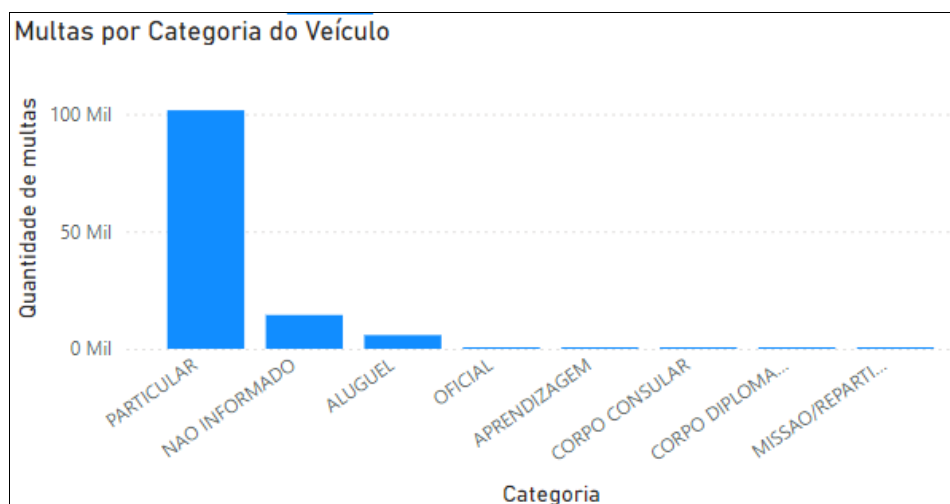
Histórico de temperatura em Rio de Janeiro em 2023



Fonte: Weather Spark

2.7. Algumas autuações ativas estão registradas em veículos registrados em categorias que, supostamente, deveria estar isentas da taxa de pedágio, como, por exemplo, veículos oficiais, que receberam 2.082 autuações no período observado.

Multas por Categoria do Veículo



Fonte: Base de dados ANTT

2.8. Entretanto, a ausência de informações sobre o horário das autuações, tanto na base de dados do Renainf, quanto da ANTT impediram uma melhor análise de possíveis inconsistências ou duplicações nos registros.

IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL, DATA E HORA DO COMETIMENTO DA INFRAÇÃO

LOCAL DA INFRAÇÃO
RODOVIA BR 101 414KM 900M SUL

DATA	HORA	CÓDIGO DO MUNICÍPIO
03/09/2023	00:00	5839

NOME DO MUNICÍPIO	UF
ITAGUAI	RJ

3. CONCLUSÃO

3.1. Diante do exposto, submetemos a presente Nota Técnica informando que o perfil do autuado é de cidadãos fluminenses, que utilizam a via com veículo de passeio, muito provavelmente para turismo. Além disso, destacamos a falta de consistência no registro da hora das infrações, verificado especialmente pela ausência do lançamento da hora na Notificação da Autuação em todas as autuações registradas, tornando passíveis de anulação os autos de infração.

3.2. Observou-se ainda um quantitativo elevado de multas não pagas, correspondendo a 89,8% das autuações de Free Flow já registradas pela ANTT. Grande parte dessas multas foi registrada no início do período analisado, em setembro de 2023, apontando para um acúmulo de pendências de pagamento com aproximadamente um ano de atraso.

PEDRO CÉSAR VIEIRA BARBOSA
Coordenador-Geral de Sistemas, Informação e Estatística



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Cesar Vieira Barbosa, Coordenador-Geral de Sistemas Informação e Estatística**, em 01/10/2024, às 16:47, 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://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.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 **8890275** e o código CRC **9E713096**.



Referência: Processo nº 50000.023976/2021-61



SEI nº 8890275

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br