



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ**TERMO:** À DIRETORIA**NÚMERO:** 17/2026**OBJETO:** Recurso Administrativo interposto pelo Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região — SINDITAC-GRU contra a Deliberação ANTT nº 467, de 25 de novembro de 2025, que autorizou o início da cobrança de tarifa de pedágio na modalidade fluxo livre (*free flow*) na rodovia BR-116/SP, km 205 ao km 230, na Região Metropolitana de São Paulo**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária — SUROD**PROCESSO (S):** [50500.066793/2025-23](#)**PROPOSIÇÃO PF-ANTT:** Não há.**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO — DIRETORIA COLEGIADA**1. EMENTA**

1.1. RECURSO ADMINISTRATIVO. DELIBERAÇÃO ANTT Nº 467/2025. COBRANÇA DE PEDÁGIO EM FLUXO LIVRE (*FREE FLOW*). RODOVIA BR-116/SP. REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO (KM 205 AO KM 230). SISTEMA RODOVIÁRIO RIO-SÃO PAULO (EDITAL Nº 03/2021). ALEGAÇÕES DE (I) AUSÊNCIA DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA DA ANTT; (II) VIOLAÇÃO A NORMAS HIERARQUICAMENTE SUPERIORES E À POLÍTICA DE JUSTIÇA TARIFÁRIA DA PORTARIA MT Nº 995/2023; (III) UTILIZAÇÃO DO FREE FLOW COMO MECANISMO DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO DESPROVIDO DE BASE JURÍDICA; E (IV) INADEQUAÇÃO DOS MEIOS DE PAGAMENTO PARA USUÁRIOS SEM DISPOSITIVO ELETRÔNICO DE IDENTIFICAÇÃO. ARGUIÇÕES IMPROCEDENTES. INEXISTÊNCIA DE VÍCIO DE LEGALIDADE NO ATO ADMINISTRATIVO IMPUGNADO. COBRANÇA EM FLUXO LIVRE EXPRESSAMENTE AUTORIZADA PELO ORDENAMENTO JURÍDICO: LEI Nº 14.157/2021; REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS — RCR3 (ARTS. 58 A 63 DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023); CLÁUSULAS 19.5 E 19.6.1 A 19.6.5 DO CONTRATO DE CONCESSÃO; E RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.999/2022 (SANDBOX REGULATÓRIO). SUPERVENIÊNCIA DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.079, DE 26 DE MARÇO DE 2026, EDITADA NO PROCESSO Nº 50500.284423/2022-23 (AUDIÊNCIA PÚBLICA ABERTA PELA DELIBERAÇÃO ANTT Nº 489/2024), QUE REGULAMENTA O SISTEMA DE LIVRE PASSAGEM NAS VIAS SOB COMPETÊNCIA DA AGÊNCIA MEDIANTE ALTERAÇÃO DO RCR1, RCR2, RCR3 E RCR4, COM *VACATIO LEGIS* DE 120 (CENTO E VINTE) DIAS (ART. 6º). PRESERVAÇÃO INTEGRAL DO REGIME JURÍDICO DA DELIBERAÇÃO IMPUGNADA DURANTE O INTERREGNO E COMPATIBILIDADE MATERIAL COM O NOVO ARCABOUÇO. DESMONTAGEM DEFINITIVA DA TESE DE MORA REGULATÓRIA. PEDIDO DE MEDIDA LIMINAR PREJUDICADO PELO JULGAMENTO DO MÉRITO. **PELO CONHECIMENTO DO RECURSO, PELA PREJUDICIALIDADE DO PEDIDO DE MEDIDA LIMINAR E, NO MÉRITO, PELO SEU NÃO PROVIMENTO, MANTENDO-SE INTEGRALMENTE A DELIBERAÇÃO IMPUGNADA.**

2. RELATÓRIO**2.1. Do Objeto**

2.1.1. Trata-se de Recurso Administrativo apresentado pelo Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região — SINDITAC-GRU em face da Deliberação ANTT nº 467, de 25 de novembro de 2025 (SEI nº 37569496), prolatada no âmbito do Processo nº 50505.044581/2025-45 que autorizou o início da cobrança de tarifa de pedágio na modalidade fluxo livre (*free flow*) na rodovia

BR-116/SP, na Região Metropolitana de São Paulo, compreendendo o trecho do km 205 ao km 230, com cobrança nos segmentos SP1, SP2, SP3, RJ1, RJ2, RJ3 e RJ4.

2.1.2. O presente voto refere-se ao Processo nº 50500.066793/2025-23, no qual o SINDITAC-GRU impugna a Deliberação 467/2025, arguindo sua suposta ilegalidade, e ao qual foi dado seguimento regulatório até a presente deliberação.

2.2. Do Histórico Processual

2.2.1. Em 25 de novembro de 2025, a Diretoria Colegiada da ANTT prolatou a Deliberação nº 467, autorizando o início da cobrança de tarifa de pedágio na modalidade free flow no trecho urbano da BR-116/SP compreendido entre o km 205 e o km 230, na Região Metropolitana de São Paulo, com postos de cobrança eletrônica nos segmentos SP1, SP2, SP3, RJ1, RJ2, RJ3 e RJ4.

2.2.2. Em 1º de dezembro de 2025, o SINDITAC-GRU interpôs Recurso Administrativo contra a Deliberação 467/2025, protocolado sob o SEI nº 37.664.528, arguindo que o ato administrativo padece de "vício de legalidade insanável", por ausência de regulamentação específica da ANTT disciplinando a cobrança de pedágio na modalidade de fluxo livre, e por suposta violação a normas hierarquicamente superiores e a políticas públicas do Poder Executivo Federal.

2.2.3. Em 3 de fevereiro de 2026, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), por meio do Despacho SEI nº 39.278.100, encaminhou o feito à Gerência de Regulação Rodoviária (GERER) para análise e manifestação sobre o conteúdo apresentado.

2.2.4. Em 19 de março de 2026, o Gabinete do Diretor-Geral (GAB-DG), por despacho da Chefe de Gabinete Substituta (SEI nº 40779340), encaminhou o processo à Secretaria-Geral (SEGER) para inclusão na pauta de sorteio, nos termos do Regimento Interno da ANTT.

2.2.5. Em 19 de março de 2026, conforme Certidão de Distribuição SEI nº 40.794.140, o processo foi distribuído por sorteio ao Diretor Alex Antonio de Azevedo Cruz, para atuação como Relator, no âmbito da 276ª Reunião Deliberativa Eletrônica (RDE).

2.2.6. A Nota Técnica SEI nº 2.325/2026/CNORD/GERER/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 40215232), elaborada pela Coordenação de Normas de Rodovias — CNORD, vinculada à Gerência de Regulação Rodoviária — GERER, e datada de 18 de março de 2026, analisou exaustivamente os argumentos recursais e concluiu pela improcedência integral das alegações do recorrente, conforme detalhado na fundamentação deste voto.

2.2.7. O Relatório à Diretoria SEI nº 107/2026 (SEI nº 40740462), subscrito pelo Superintendente de Infraestrutura Rodoviária — SUROD, Fernando de Freitas Bezerra, com lastro na Nota Técnica nº 2.325/2026/CNORD/GERER, recomendou à Diretoria Colegiada o conhecimento do recurso e a negativa de provimento, mantendo-se integralmente os efeitos da Deliberação ANTT nº 467/2025.

2.2.8. Em 14 de abril de 2026, o Relator, Diretor Alex Antonio de Azevedo Cruz, por meio do Ofício SEI nº 14.724/2026/DAA-ANTT (SEI nº 41725044), encaminhou o processo à Secretaria-Geral — SEGER para inclusão na pauta da 276ª Reunião Deliberativa Eletrônica — RDE, com fundamento no art. 79 do Regimento Interno da ANTT (Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022), propondo a submissão do feito à deliberação da Diretoria Colegiada, mediante o sistema SEI JULGAR.

2.2.9. No curso da tramitação do presente recurso administrativo, foi editada a Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026 (SEI nº 41073568), no bojo do Processo nº 50500.284423/2022-23, que altera simultaneamente o RCR1 (Resolução ANTT nº 5.950/2021), o RCR2 (Resolução ANTT nº 6.000/2022), o RCR3 (Resolução ANTT nº 6.032/2023) e o RCR4 (Resolução ANTT nº 6.053/2024), com vistas à regulamentação do sistema de livre passagem (free flow) em vias urbanas e rurais sob competência da Agência. O art. 6º da referida Resolução estabelece expressamente que "esta Resolução entra em vigor em 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação", de sorte que, durante todo o período de vacatio legis, permanecem plenamente vigentes e eficazes os arts. 58 a 63 do RCR3 (Resolução ANTT nº 6.032/2023) — dispositivos que constituem a base regulamentar direta da Deliberação ANTT nº 467/2025 ora recorrida e que somente serão revogados ao cabo da vacatio, por força do art. 5º, inciso III, da mesma Resolução 6.079/2026.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. **Da Admissibilidade**

3.1.1. O recurso administrativo é tempestivo, tendo sido interposto no prazo legal, e o recorrente possui legitimidade ativa para sua propositura, tratando-se de entidade representativa de categoria profissional diretamente afetada pela cobrança de pedágio no trecho concedido.

3.1.2. A competência da ANTT para conhecer e decidir o presente recurso administrativo é inequívoca, decorrendo: (i) do art. 22, inciso V, c/c art. 26, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001, que definem a esfera de atuação da Agência sobre a exploração da infraestrutura rodoviária federal e suas atribuições específicas de celebração e fiscalização dos contratos de concessão de rodovias federais; (ii) do Regimento Interno da ANTT (Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022), que atribui à Diretoria Colegiada competência para decidir, em grau final, os recursos administrativos no âmbito da Agência; e (iii) dos arts. 56 a 65 da Lei nº 9.784/1999, que disciplinam o recurso administrativo na Administração Pública Federal e asseguram a revisão das decisões por razões de legalidade e de mérito.

3.1.3. Estão presentes os requisitos de admissibilidade — legitimidade, interesse, tempestividade e adequação formal — não havendo vícios processuais que obstem o conhecimento do recurso pela Diretoria Colegiada.

3.1.4. Do pedido de medida liminar. O recorrente pleiteou, no item III de sua peça recursal, a concessão de medida liminar, inaudita altera pars, para suspender imediatamente os efeitos da Deliberação ANTT nº 467/2025, sob invocação dos pressupostos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*. Durante a tramitação do feito não foi concedida qualquer medida cautelar de suspensão, tampouco se identificam, nos autos, fundamentos fático-jurídicos que autorizassem a tutela pretendida. Com o presente julgamento do mérito recursal, a pretensão liminar resta, ademais, prejudicada por perda superveniente de objeto, uma vez que a questão de fundo — a alegada ilegalidade da Deliberação 467/2025 — é nesta oportunidade examinada e resolvida em cognição exauriente pelo Colegiado.

3.2. **Da Análise de Mérito**

3.2.1. O sistema de cobrança por fluxo livre (*free flow*) autorizado pela Deliberação 467/2025 aplica-se ao trecho urbano da BR-116/SP compreendido entre o km 205 e o km 230, na Região Metropolitana de São Paulo, com postos de cobrança eletrônica nos segmentos SP1, SP2, SP3, RJ1, RJ2, RJ3 e RJ4, em extensão de aproximadamente 25 km.

3.2.2. A BR-116, no segmento urbano da Região Metropolitana de São Paulo, constitui eixo viário de altíssima circulação, com fluxo pesado de veículos comerciais e de passageiros, conectando a capital paulista à região do Grande ABC e ao corredor rumo ao Estado do Rio de Janeiro.

3.2.3. O modelo *free flow* implantado no trecho caracteriza-se pela ausência de praças físicas de pedágio, com cobrança eletrônica automática por meio de pórticos equipados com tecnologia de leitura de tags e de reconhecimento de placas veiculares (OCR/ANPR), garantindo a cobrança tarifária proporcional à distância percorrida e a fluidez do tráfego urbano.

3.2.4. A implantação do sistema *free flow* no trecho urbano da BR-116/SP representa evolução do modelo de cobrança eletrônica implementado com sucesso em trechos rodoviários de outras concessões reguladas pela ANTT, adequando-se às características de tráfego intenso da região metropolitana.

3.2.5. Conclusão parcial: O sistema de cobrança em fluxo livre autorizado pela Deliberação 467/2025 é tecnicamente justificado e opera dentro do marco regulatório aplicável, não havendo irregularidade no ato impugnado.

3.3. **Do Enquadramento Normativo**

3.3.1. O ordenamento jurídico brasileiro oferece base legal ampla e suficiente para a cobrança de pedágio na modalidade de fluxo livre. A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, estabeleceu as condições gerais para implementação de sistemas de livre passagem nas rodovias nacionais, dispondo, em seu art. 1º, caput, que o sistema tem por intuito possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado — finalidade que foi igualmente incorporada, pela própria Lei nº 14.157/2021, à Lei nº 10.233/2001, art. 26, § 2º, que hoje determina à ANTT, na elaboração dos editais de licitação das concessões rodoviárias federais, a utilização de sistema

tarifário que guarde essa proporcionalidade. Há, portanto, dupla ancoragem legal da cobrança proporcional — superando, no plano legislativo, o modelo tradicional de pedagiamento baseado exclusivamente em praças físicas de cobrança.

3.3.2. O Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR3), aprovado pela Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, estabelece em sua Subseção II — Fluxo Livre (arts. 58 a 62), complementada pelo art. 63 (alocação de riscos), que a concessionária poderá implementar cobrança de tarifa de pedágio em fluxo livre, sem necessidade de desaceleração dos veículos ou de instalação de praças físicas de pedágio, observados os requisitos dos §§ 1º a 4º do art. 58.

3.3.3. Nos termos do art. 59 do RCR3, a concessionária deve submeter à ANTT projeto inicial de cobrança em fluxo livre, contendo, no mínimo, a definição do trecho abrangido, a descrição da estrutura física e tecnológica, os projetos de engenharia, o valor da tarifa, a projeção de receita, as formas de pagamento admitidas, os incentivos à adesão ao pagamento automático, as medidas de redução de inadimplência e mitigação de evasões, a estimativa de evasões e os mecanismos de proteção de dados pessoais — requisitos devidamente atendidos no caso da Deliberação 467/2025, conforme análise técnica da Superintendência competente e aprovação da Diretoria Colegiada, na forma do § 5º do art. 59. Ademais, a implementação do sistema no trecho da BR-116/SP foi precedida de experiência regulatória em ambiente experimental (sandbox), formalizada nos termos da Resolução ANTT nº 5.999/2022 e consubstanciada em Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental celebrado entre a ANTT e a Concessionária do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo S.A., o que permitiu teste controlado do pedágio eletrônico sem parada de veículos, avaliação de impactos operacionais e regulatórios e consolidação normativa posterior. Verifica-se, por fim, que a adoção do sistema encontra previsão expressa no contrato de concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo (Edital nº 03/2021), especialmente nas cláusulas 19.6.1 a 19.6.5, que disciplinam o Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano mediante mecanismo de Free Flow, a condicionação de sua cobrança à conclusão das obras de ampliação de capacidade, a destinação das receitas à Conta do Free Flow — não configurando, portanto, inovação regulatória ou alteração contratual unilateral, mas a mera implementação operacional de mecanismo previamente estabelecido no instrumento contratual.

3.3.4. A Resolução CONTRAN nº 1.013, de 14 de outubro de 2024, dispõe sobre os sistemas de livre passagem (free flow) em vias urbanas e rurais, estabelecendo padrões técnicos de interoperabilidade, identificação veicular e cobrança eletrônica. Cumpre observar, todavia, que a invocação da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 pelo recorrente não tem o condão de afastar a regulamentação setorial estabelecida pela ANTT, porquanto aquela norma dispõe sobre aspectos relacionados à circulação e ao trânsito de veículos — matéria de competência do CONTRAN —, não alcançando a disciplina da prestação do serviço público de exploração de infraestrutura rodoviária concedida, cuja competência regulatória é atribuída à ANTT nos termos da Lei nº 10.233/2001.

3.3.5. A Portaria MT nº 995, de 17 de outubro de 2023, que institui a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, reconhece o sistema de fluxo livre como modalidade legítima de cobrança tarifária no âmbito de concessões rodoviárias.

3.3.6. A Lei nº 13.848/2019, que dispõe sobre a gestão, organização, processo decisório e controle social das agências reguladoras, atribui à ANTT competência normativa plena para disciplinar as condições de exploração de serviços de transporte terrestre, incluindo a definição de modalidades de cobrança aplicáveis.

3.3.7. Conclusão parcial: O arcabouço normativo aplicável — Lei nº 14.157/2021, Lei nº 10.233/2001 (art. 22, V, e art. 26, VI-VII e § 2º, este último com a redação dada pela Lei nº 14.157/2021), Lei nº 13.848/2019, RCR3 (Subseção II — arts. 58 a 62, e art. 63 sobre alocação de riscos), Resolução ANTT nº 5.999/2022 (sandbox), Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 e Portaria MT nº 995/2023 (art. 13, § 4º, que fomenta a adoção do Free Flow nas concessões federais) — é completo, convergente e suficiente para lastrear a Deliberação 467/2025, não havendo omissão regulatória que configure vício de legalidade.

3.4. **3.3-A. Da Superveniência da Resolução ANTT nº 6.079/2026 e do Regime de Transição Regulatório**

3.3-A.1. **Da edição da Resolução ANTT nº 6.079/2026.** No curso da tramitação do presente recurso administrativo, a Diretoria Colegiada desta Agência, no bojo do Processo nº 50500.284423/2022-23 — precisamente aquele invocado pelo recorrente como evidência de suposta "mora regulatória" —, editou a **Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026** (SEI nº 41073568), que promoveu alterações simultâneas nas quatro normas que compõem o Regulamento das Concessões Rodoviárias: RCR1 (Resolução ANTT nº 5.950/2021), RCR2 (Resolução ANTT nº 6.000/2022), RCR3 (Resolução ANTT nº 6.032/2023) e RCR4 (Resolução ANTT nº 6.053/2024) —, consolidando, em disciplina integrada e pormenorizada, a regulamentação do sistema de livre passagem (*free flow*) no âmbito das concessões rodoviárias federais.

3.3-A.2. **Do conteúdo normativo superveniente.** A Resolução ANTT nº 6.079/2026 reafirma e detalha, em plano infralegal, os pilares já contemplados no arcabouço anterior, destacando-se: (i) a explicitação, no novo **art. 63-A, inciso I, do RCR3**, da finalidade do sistema de livre passagem de permitir o pagamento de tarifas proporcionais ao trecho efetivamente percorrido — em total alinhamento com o art. 1º da Lei nº 14.157/2021 e com o art. 26, § 2º, da Lei nº 10.233/2001; (ii) a obrigatoriedade expressa, no novo **art. 55, § 3º, do RCR2**, de disponibilização de **múltiplos meios de pagamento** (dinheiro em espécie, cartão de débito, cartão de crédito, PIX e dispositivos de arrecadação eletrônica); (iii) a previsão, no novo **art. 63-C do RCR3**, de **três momentos distintos de pagamento** — antes, durante e após a passagem do veículo pelo pórtico —, com plataformas digitais e postos de atendimento presencial; (iv) a pormenorização técnica da infraestrutura tecnológica e da interoperabilidade (arts. 201-A a 201-F, acrescidos ao RCR2); (v) a disciplina detalhada da matriz de riscos de inadimplência entre Poder Concedente e concessionária (arts. 63-H e 81-A do RCR3 e arts. 180-A a 180-D do RCR2, relativos à conta de compensação do sistema de livre passagem); e (vi) o **regime sancionatório específico** instituído pelo Anexo III do RCR4 (arts. 22, 23 e 24), que tipifica, como infrações administrativas dos grupos 3, 4 e 5, o descumprimento das obrigações regulatórias do sistema de livre passagem — incluindo, entre outras, a conduta de "*deixar de disponibilizar ao usuário, de forma adequada e nos prazos regulamentares, os meios de pagamento da tarifa de pedágio*" (art. 22, III) e a de "*deixar de efetuar a devolução em dobro dos valores pagos em razão de cobranças indevidas no prazo estabelecido*" (art. 24, esta última enquadrada no grupo de maior severidade).

3.3-A.3. **Da vacatio legis de 120 dias.** O **art. 6º da Resolução ANTT nº 6.079/2026** estabelece, em cláusula expressa, que "*esta Resolução entra em vigor em 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação*". Trata-se de *vacatio legis* razoável e compatível com a natureza técnico-operacional das alterações regulamentares, especialmente considerando a necessidade de adaptação dos sistemas tecnológicos pelas concessionárias, a eventual celebração de aditivos contratuais (nos termos do art. 170, § 2º, do RCR2 alterado) e a integração progressiva dos novos parâmetros de interoperabilidade (art. 201-B, §§ 2º e 3º, do RCR2 alterado).

3.3-A.4. **Da plena vigência do regime atual durante a vacatio.** Durante o período de *vacatio legis*, **permanecem em pleno vigor e eficácia** os arts. 58 a 63 da Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR3), os quais somente serão revogados ao cabo dos 120 dias, por força do art. 5º, inciso III, da Resolução ANTT nº 6.079/2026. A Deliberação ANTT nº 467/2025, ora recorrida, **foi editada em 25 de novembro de 2025, sob a égide integral do RCR3 em sua redação original**, encontrando-se, portanto, perfeitamente respaldada no arcabouço normativo à época vigente — situação que permanece inalterada até o término da *vacatio*.

3.3-A.5. **Da compatibilidade material com o novo regime.** Para além da preservação formal do ato impugnado durante a *vacatio*, cumpre destacar que os pilares operacionais da Deliberação ANTT nº 467/2025 — cobrança proporcional ao trecho percorrido, utilização de infraestrutura de pórticos com identificação veicular automática e integração com o contrato de concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo (Edital nº 03/2021) — **coincidem integralmente com a disciplina inaugurada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026**. Assim, mesmo após o termo final da *vacatio* (aproximadamente 120 dias após a publicação da Resolução 6.079/2026 no Diário Oficial da União), o ato recorrido permanecerá em plena harmonia com o novo marco regulatório, sem necessidade de sua revisão, repactuação ou reedição.

3.3-A.6. **Desmontagem definitiva da tese de "mora regulatória".** A promulgação da Resolução ANTT nº 6.079/2026 — **no próprio processo regulatório invocado pelo recorrente como evidência de suposta omissão normativa** — desmonta de forma definitiva o argumento central da peça recursal. A ANTT, longe

de incorrer em mora normativa, conduziu, de maneira concomitante e escalonada, tanto a aplicação do arcabouço então vigente (consustanciada na Deliberação 467/2025) quanto a atualização regulamentar destinada a aprimorar a disciplina da matéria (consustanciada na Resolução 6.079/2026), em perfeita consonância com o dever regulatório conferido pela Lei nº 10.233/2001 e pela Lei nº 13.848/2019.

3.3-A.7. **Conclusão:** A superveniência da Resolução ANTT nº 6.079/2026, exarada no próprio processo regulatório invocado pelo recorrente, **reforça** a legitimidade da Deliberação ANTT nº 467/2025, na medida em que: (i) a Deliberação 467/2025 permanece integralmente respaldada pelos arts. 58 a 63 do RCR3 durante toda a *vacatio legis* de 120 dias; (ii) seu conteúdo material é inteiramente compatível com o novo marco regulamentar a vigorar após o término da *vacatio*; e (iii) a própria edição da Resolução 6.079/2026 evidencia o exercício tempestivo e diligente da competência regulatória desta Agência, afastando de maneira definitiva qualquer alegação de omissão normativa.

3.5. Do Quadro Fático-Técnico

3.5.1. Da alegação de ausência de regulamentação específica da ANTT. O recorrente sustenta que a Deliberação 467/2025 seria ilegal por inexistir regulamentação específica da ANTT disciplinando a cobrança de pedágio na modalidade de fluxo livre. Tal alegação não procede. Conforme demonstrado na seção 3.3, o RCR3 (arts. 58 a 63) já contempla expressamente a modalidade de cobrança em fluxo livre, estabelecendo os requisitos para sua implementação — submissão de projeto inicial à ANTT, observância de padrões de interoperabilidade e de identificação veicular, assunção exclusiva pela concessionária dos custos de implantação da infraestrutura tecnológica e mecanismos de proteção de dados pessoais. A Deliberação 467/2025 constitui, precisamente, o ato administrativo previsto no § 5º do art. 59 do RCR3, por meio do qual a Diretoria Colegiada, à luz da análise técnica da Superintendência competente, aprovou o projeto inicial apresentado pela concessionária e autorizou o início da cobrança no trecho concedido, no âmbito de contrato de concessão vigente e sob supervisão regulatória desta Agência.

3.5.1.1. Especificamente quanto ao argumento recursal de que estaria em curso processo administrativo (nº 50500.284423/2022-23) destinado à regulamentação do tema, com audiência pública aberta pela Deliberação ANTT nº 489, de 28 de novembro de 2024, cumpre observar, como bem registrou a Nota Técnica nº 2.325/2026/CNORD, que tal iniciativa configura processo regulatório voltado ao aperfeiçoamento contínuo do arcabouço normativo vigente — mecanismo ordinário da atividade regulatória desta Agência, especialmente em temas que envolvem inovação tecnológica e novos modelos operacionais. A existência de processo regulatório voltado ao aprimoramento de determinada matéria não implica ausência de regulamentação vigente, nem suspende a eficácia das normas atualmente aplicáveis, tampouco invalida os atos administrativos praticados com fundamento no RCR3. Consoante exaustivamente exposto na Seção 3.3-A deste voto, o referido processo regulatório culminou na edição da Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026, a qual, ao estabelecer *vacatio legis* de 120 (cento e vinte) dias em seu art. 6º, assegura, durante todo esse interregno, o pleno vigor dos arts. 58 a 63 do RCR3 — arcabouço em que se fundamenta a Deliberação ANTT nº 467/2025 —, além de disciplinar o sistema de livre passagem em termos materialmente compatíveis com o ato impugnado.

3.5.1.2. Cumpre, por fim, sublinhar a inversão dialética fundamental que encerra esta controvérsia: o Processo nº 50500.284423/2022-23, invocado pelo recorrente como prova cabal de suposta mora regulatória desta Agência, revelou-se, no curso da tramitação do próprio recurso ora examinado, o instrumento mesmo pelo qual a ANTT exerceu, de forma tempestiva, diligente e completa, a competência regulatória cuja omissão se lhe imputava — culminando na edição da Resolução ANTT nº 6.079/2026. O argumento recursal, portanto, auto-refuta-se: o próprio elemento invocado como evidência da pretensa omissão regulatória converte-se, por força dos fatos supervenientes, em prova máxima da regularidade e da diligência com que esta Agência conduziu, ao longo de mais de três anos (desde a abertura do processo regulatório em 2022), o aperfeiçoamento normativo da matéria. Não há, pois, mora regulatória a sanar, nem lacuna normativa a preencher: há, ao contrário, exercício pleno da competência regulatória, demonstrado institucionalmente pela trajetória do próprio processo invocado como suporte da alegação recursal.

3.5.2. Da alegação de violação a normas hierarquicamente superiores e a políticas públicas do Poder Executivo. O recorrente afirma que a Deliberação 467/2025 violaria frontalmente disposições

expressas na Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 e na Portaria MT nº 995/2023. O argumento não se sustenta em qualquer das duas frentes.

3.5.2.1. Quanto à Resolução CONTRAN nº 1.013/2024, o silogismo recursal — "o art. 3º atribui ao órgão com circunscrição sobre a via a responsabilidade pela implementação, logo a ANTT estaria em mora regulatória" — ignora dois elementos: (i) a ANTT já regulamentou a matéria no âmbito de sua competência, por meio do RCR3 (arts. 58 a 62 da Resolução ANTT nº 6.032/2023, c/c art. 63), de sorte que a obrigação decorrente do art. 3º da CONTRAN está devidamente cumprida; e (ii) a Resolução CONTRAN disciplina aspectos relacionados à circulação, sinalização e fiscalização de infrações de trânsito, no âmbito das competências conferidas pelo Código de Trânsito Brasileiro — com regramento complementar sobre homologação do sistema perante o órgão máximo executivo de trânsito da União (CONTRAN 1.013/2024, art. 3º, §§ 1º a 3º) —, não alcançando a disciplina da prestação do serviço público de exploração de infraestrutura rodoviária concedida, cuja competência regulatória é atribuída à ANTT nos termos do art. 22, inciso V, c/c art. 26, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001. Não há, portanto, conflito normativo nem omissão regulatória a sanar.

3.5.2.2. Quanto à Portaria MT nº 995/2023, trata-se de diretriz de política pública voltada à estruturação de novos projetos de concessão e à evolução dos modelos contratuais, sem aptidão para alterar unilateralmente as condições econômico-financeiras de contratos vigentes nem para impor, de forma automática, modificações tarifárias em concessões em curso. A eventual implementação de mecanismos de desconto para usuários frequentes deve observar a estrutura econômico-financeira de cada contrato e as condições regulatórias específicas da concessão respectiva. No caso concreto, o contrato de concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo prevê expressamente, em sua cláusula 19.5, a aplicação do Desconto de Usuário Frequente — DUF, vinculando a concessão do benefício à utilização do Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) — previsão que reflete o modelo tecnológico predominante à época da licitação, no qual os mecanismos de identificação automática de veículos por etiquetas eletrônicas constituíam a principal forma de viabilizar descontos progressivos aos usuários frequentes. A evolução regulatória em curso no Processo nº 50500.284423/2022-23 visa, justamente, ampliar as possibilidades de pagamento e aprimorar a disciplina normativa do sistema de livre passagem — sem restringir os descontos à utilização exclusiva de dispositivos eletrônicos de identificação veicular e sem configurar inovação em relação ao arcabouço vigente.

3.5.2.3. Cumpre destacar, ademais, ponto que desmonta frontalmente a premissa recursal quanto à incompatibilidade da Deliberação 467/2025 com a política ministerial: a própria Portaria MT nº 995/2023, em seu art. 13, § 4º, preconiza que "a implantação de sistemas de pedagiamento automático de livre passagem ('Free Flow') deve, preferencialmente, ser contemplada nos contratos de concessão federal, no início do pedagiamento ou, na impossibilidade, dentro de prazo razoável definido contratualmente, preferencialmente, até o 5º ano". A diretriz ministerial, portanto, longe de obstar a cobrança em fluxo livre, fomenta e prioriza sua adoção nas concessões rodoviárias federais — reforçando, no plano da política pública setorial, a plena legitimidade da providência autorizada pela Deliberação ANTT nº 467/2025.

3.5.2.4. O quadro de convergência normativa é ainda confirmado, em perspectiva prospectiva, pela Resolução ANTT nº 6.079/2026 — editada no mesmo Processo nº 50500.284423/2022-23 suscitado pelo recorrente —, cujos novos arts. 201-A a 201-F do RCR2 disciplinarão, com acentuado rigor técnico, os requisitos de infraestrutura dos pórticos, padrões de identificação veicular e exigências de interoperabilidade aplicáveis às concessionárias federais, em coordenação sistemática com os padrões técnicos atribuídos ao sistema nacional de trânsito (Resolução CONTRAN nº 1.013/2024). Verifica-se, portanto, não há tensão mas coordenação normativa deliberada entre as esferas de competência da ANTT (regulação do serviço público concedido) e do CONTRAN (disciplina de circulação e trânsito), evidenciando um continuum regulatório coerente entre política ministerial (fomento), regulamentação do trânsito (padrões técnicos) e regulamentação setorial (disciplina da prestação do serviço) — sem espaço, portanto, para a tese recursal de violação ou conflito normativo.

3.5.3. Da alegação de utilização do free flow como mecanismo de gerenciamento de tráfego desprovido de fundamento jurídico. Sustenta o recorrente que o sistema de cobrança em fluxo livre estaria sendo empregado como mecanismo de gerenciamento e controle de tráfego "não regulado por qualquer norma jurídica". A alegação não prospera. A implementação da tecnologia de livre passagem, no

caso concreto, constitui modalidade de cobrança tarifária — e não instrumento autônomo de gerenciamento de tráfego —, expressamente prevista no contrato de concessão (cláusulas 19.6.1 a 19.6.5, que tratam do "Gerenciamento de Tráfego no Trecho Metropolitano" por meio da administração da Tarifa das Pistas Expressas com base em mecanismo de Free Flow, nos termos do Anexo 14 do contrato), regulamentada pelo RCR3 (arts. 58 a 63) e reconhecida, no plano legislativo, pela Lei nº 14.157/2021, cujo art. 1º consagra, como finalidade da livre passagem, permitir pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. A legislação federal, portanto, reconhece e legitima o free flow como forma de cobrança tarifária proporcional ao uso da infraestrutura — não, como pretende o recorrente, como mecanismo de gerenciamento de tráfego dissociado de base jurídica.

3.5.3.1. Releva registrar, em argumento de reforço, que a Resolução ANTT nº 6.079/2026, editada no bojo do Processo nº 50500.284423/2022-23 — o mesmo processo regulatório invocado pelo recorrente como evidência de suposta "mora regulatória" — consolidará prospectivamente, em plano infralegal, a qualificação do sistema de livre passagem como instrumento de cobrança tarifária proporcional, e não de gerenciamento de tráfego. Com efeito, o novo art. 63-A, inciso I, do RCR3 (introduzido pela referida Resolução, em vigor após a vacatio legis de 120 dias — art. 6º) elencará expressamente, como primeira finalidade do sistema de livre passagem, "permitir o pagamento de tarifas proporcionais ao trecho efetivamente percorrido", ao passo que o § 3º do mesmo dispositivo determinará, como imperativo regulatório, que "na implementação da cobrança proporcional, a tarifa deverá assegurar a correspondência entre o valor cobrado e o trecho percorrido". A qualificação jurídica pretendida pelo recorrente — de instrumento gerencial de tráfego desprovido de base normativa — resta, assim, desautorizada por uma tríplice ancoragem: legal (art. 1º da Lei nº 14.157/2021), regulamentar atual (arts. 58 a 63 do RCR3, vigentes ao tempo da Deliberação impugnada e durante todo o interregno recursal) e regulamentar prospectiva (art. 63-A, I, e § 3º, introduzidos pela Resolução 6.079/2026). A Deliberação ANTT nº 467/2025, fundada no regime regulamentar atual e amparada pela previsão contratual específica (cláusulas 19.6.1 a 19.6.5), segue perfeitamente íntegra diante de qualquer dos três vetores normativos.

3.5.4. Da alegação de inadequação dos meios de pagamento para usuários sem dispositivo eletrônico de identificação. O recorrente sustenta, ainda, que o sistema autorizado submeteria os usuários que não possuem tags a buscar, por meio de sistemas informáticos acessíveis apenas pela rede mundial de computadores, as passagens efetuadas pelos pórticos de cobrança, sob pena de multa por evasão. A alegação, todavia, não encontra amparo na configuração normativa vigente. O § 2º do art. 58 do RCR3 determina que a tecnologia empregada pela concessionária deverá permitir ao usuário associar o seu veículo ou perfil a meios eletrônicos de pagamento, observadas as normas de padronização; e o art. 59, § 1º, incisos V, VI e VII, exige que o projeto inicial contemple expressamente as formas de pagamento admitidas, os incentivos à adesão ao pagamento automático (inclusive mediante desconto) e as medidas de redução de inadimplência e mitigação de evasões. A regulamentação vigente, portanto, admite múltiplos meios de pagamento da tarifa de pedágio e encontra-se em permanente processo de aperfeiçoamento — precisamente o objeto do Processo nº 50500.284423/2022-23 —, com vistas a incorporar novas soluções tecnológicas e ampliar as alternativas disponíveis aos usuários. Quanto à referência recursal a "multas por evasão", cumpre registrar que a própria Lei nº 14.157/2021, em seu art. 2º, inseriu no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) o art. 209-A, o qual tipifica como infração de natureza grave, punida com multa, a conduta de "evadir-se da cobrança pelo uso de rodovias e vias urbanas para não efetuar o seu pagamento, ou deixar de efetuar-lo na forma estabelecida". A previsão legal da infração, portanto, integra o mesmo arcabouço legislativo que estabeleceu o sistema de livre passagem e antecede qualquer ato regulatório específico. Eventuais inconsistências operacionais apontadas pelo recorrente são matéria de fiscalização e execução contratual, não se confundindo com vício de legalidade do ato autorizativo ora impugnado.

3.5.4.1. Cumpre acrescentar, em reforço, argumento que evidencia de maneira definitiva a fragilidade da presente alegação: o próprio Processo nº 50500.284423/2022-23, invocado pelo recorrente como evidência de suposta lacuna regulatória, culminou na edição da Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026, cuja disciplina prospectiva — a entrar em vigor ao fim da vacatio legis de 120 dias (art. 6º) — contempla, com acentuado rigor, precisamente a matéria dos meios de pagamento

ora impugnada. A título ilustrativo do grau de diligência regulatória da Agência sobre o tema, o novo art. 55, § 3º, do RCR2 (introduzido pela Resolução 6.079/2026) imporá à concessionária a disponibilização mínima de cinco meios de pagamento — dinheiro em espécie em moeda nacional; cartão de débito; cartão de crédito; pagamento instantâneo brasileiro (PIX); e dispositivos de arrecadação eletrônica de pedágio; o novo art. 63-C do RCR3 preverá três momentos distintos de pagamento — antes, durante e após a passagem do veículo pelo pórtico, com plataformas de venda online, postos de serviço de atendimento ao usuário e rede credenciada; e o novo art. 22, inciso III, do RCR4 tipificará como infração administrativa de grupo 3, sujeita à imposição de multa específica, a conduta consistente em "deixar de disponibilizar ao usuário, de forma adequada e nos prazos regulamentares, os meios de pagamento da tarifa de pedágio". Verifica-se, assim, que a mesma Agência à qual o recorrente imputa omissão regulatória, no próprio processo por ele invocado, (i) positivou regra expressa de múltiplos meios de pagamento; (ii) estabeleceu pluralidade de momentos para quitação; e (iii) criou sanção específica para eventual descumprimento — evidência cabal, portanto, do exercício pleno, tempestivo e diligente da competência regulatória. Sublinha-se, para preservar a fidelidade temporal, que a Deliberação ANTT nº 467/2025 foi editada e permanecerá regida, durante todo o período de *vacatio legis*, pelo arcabouço do RCR3 em sua redação original (arts. 58 a 63), que já admite, como demonstrado acima, múltiplos meios de pagamento — de modo que a superveniência regulatória apenas confirma prospectivamente a adequação da providência ora recorrida, sem alterar seu fundamento normativo atual.

3.5.5. Da conclusão da análise fático-técnica. As alegações apresentadas no recurso administrativo não evidenciam qualquer vício de legalidade ou irregularidade no ato administrativo consubstanciado na Deliberação ANTT nº 467/2025. A Deliberação impugnada foi prolatada em conformidade com o marco normativo vigente, com base em análise técnica da SUROD e da GERER/CNORD, e dentro dos poderes regulatórios conferidos à ANTT pela Lei nº 10.233/2001 e pela Lei nº 13.848/2019.

3.6. Da Conclusão da Análise Processual

3.6.1. Após análise exaustiva dos aspectos formais, técnicos e regulatórios, conclui-se que:

a) **Admissibilidade:** O recurso administrativo atende a todos os requisitos de admissibilidade, sendo tempestivo, haja sido apresentado por entidade com legitimidade recursal, e não apresentando vícios formais que obstem seu conhecimento;

b) **Mérito:** A análise de mérito confirma que as alegações do recorrente são improcedentes — inexistente omissão regulatória invalidante, e a Deliberação 467/2025 apoia-se em base legal, regulamentar e contratual sólida, constituída pela Lei nº 14.157/2021, pelo RCR3 (arts. 58 a 63 da Resolução ANTT nº 6.032/2023), pela Resolução ANTT nº 5.999/2022 (*sandbox* regulatório), pelas cláusulas 19.5 e 19.6.1 a 19.6.5 do contrato de concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo (Edital nº 03/2021) e, ainda, pelo reconhecimento expresso do modelo na Portaria MT nº 995/2023. Adicionalmente, a superveniente **Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026** — editada no âmbito do próprio Processo nº 50500.284423/2022-23 invocado pelo recorrente e dotada de *vacatio legis* de 120 (cento e vinte) dias, nos termos de seu art. 6º — **reforça** o respaldo normativo ao ato impugnado, por preservar integralmente o regime atual durante o período de transição e por disciplinar o sistema de livre passagem em termos materialmente compatíveis com a Deliberação recorrida;

c) **Enquadramento normativo:** O ato impugnado conforma-se integralmente ao ordenamento jurídico brasileiro, não havendo conflito com a Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 — norma dirigida ao sistema nacional de trânsito — nem com a Portaria MT nº 995/2023 — diretriz voltada à estruturação de novos projetos de concessão, sem efeito retroativo sobre contratos vigentes;

d) **Quadro fático-técnico:** A implementação do *free flow* no trecho urbano da BR-116/SP é solução tecnicamente adequada para o contexto de altíssima circulação veicular da região metropolitana, precedida de experimentação regulatória em ambiente experimental (*sandbox*) instituído nos termos da Resolução ANTT nº 5.999/2022 e em plena conformidade com o modelo regulatório da ANTT;

e) **Pedido liminar:** O pedido de medida liminar formulado no item III da peça recursal resta prejudicado em razão do julgamento do próprio mérito no presente voto, não se verificando, nos autos, fundamentos que autorizassem sua concessão.

3.6.2. As alegações apresentadas no recurso administrativo não se sustentam à luz da legislação aplicável, do marco regulatório vigente e das disposições contratuais que regem a concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo. Não havendo vício de legalidade a sanar, revela-se adequado o conhecimento do recurso e a negativa de provimento, mantendo-se integralmente a Deliberação 467/2025.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) A competência legal da ANTT para conhecer e decidir recursos administrativos em matéria de regulação da exploração de infraestrutura rodoviária federal concedida, nos termos do art. 22, inciso V, c/c art. 26, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, do Regimento Interno da ANTT (Resolução ANTT nº 5.976/2022) e dos arts. 56 a 65 da Lei nº 9.784/1999;

(ii) A análise técnica da Nota Técnica SEI nº 2.325/2026/CNORD/GERER/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 40215232), que concluiu pela improcedência integral das alegações do recorrente e pela conformidade da Deliberação 467/2025 com o ordenamento jurídico e o marco regulatório vigentes;

(iii) A fundamentação da Deliberação 467/2025 na Lei nº 14.157/2021, no Regulamento das Concessões Rodoviárias — RCR3 (arts. 58 a 63 da Resolução ANTT nº 6.032/2023), nas cláusulas 19.5 e 19.6.1 a 19.6.5 do contrato de concessão do Sistema Rodoviário Rio-São Paulo (Edital nº 03/2021), na Resolução ANTT nº 5.999/2022 (sandbox regulatório) e na Portaria MT nº 995/2023, que constituem base legal, regulamentar e contratual completa e suficiente para a cobrança de pedágio na modalidade de fluxo livre;

(iv) A ausência de omissão regulatória invalidante, tendo o Processo nº 50500.284423/2022-23 — com audiência pública aberta pela Deliberação ANTT nº 489/2024 — resultado na edição da **Resolução ANTT nº 6.079, de 26 de março de 2026**, cuja *vacatio legis* de 120 (cento e vinte) dias (art. 6º) preserva, durante todo o período de transição, o pleno vigor dos arts. 58 a 63 do RCR3 — fundamento regulamentar direto da Deliberação impugnada —, garantindo, ademais, a compatibilidade material do ato recorrido com o novo marco regulatório a vigorar após o término da *vacatio*;

(v) A recomendação unânime da área técnica, consubstanciada na Nota Técnica nº 2.325/2026/CNORD/GERER e no Relatório à Diretoria SEI nº 107/2026, no sentido do conhecimento do recurso e da negativa de provimento, mantendo-se a Deliberação impugnada;

(vi) A manifesta improcedência das alegações recursais, que não evidenciam qualquer vício de legalidade ou irregularidade no ato administrativo impugnado — improcedência que se confirma sob **duplo prisma**: (a) no plano normativo **atual**, pela plena adequação da Deliberação 467/2025 ao RCR3 em sua redação vigente (arts. 58 a 63) e ao arcabouço contratual e legal que a suporta; e (b) no plano **prospectivo**, pela integral compatibilidade material do ato recorrido com a disciplina inaugurada pela Resolução ANTT nº 6.079/2026 — a qual, ao ser editada precisamente no Processo nº 50500.284423/2022-23 invocado pelo recorrente como suposta prova de mora regulatória, desmonta, pelo próprio curso dos fatos institucionais, todas as alegações recursais em sua raiz comum (qualificação tarifária do free flow, múltiplos meios de pagamento, interoperabilidade harmônica com a Resolução CONTRAN nº 1.013/2024 e regime sancionatório específico);

(vii) A prejudicialidade do pedido de medida liminar formulado no item III da peça recursal, em razão do julgamento de mérito ora proferido em cognição exauriente;

4.2. VOTO:

- a) pelo **CONHECIMENTO** do Recurso Administrativo interposto pelo Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região — SINDITAC-GRU;
- b) pela **PREJUDICIALIDADE** do pedido de medida liminar formulado no item III da peça recursal, em razão do julgamento de mérito ora proferido em cognição exauriente e da inexistência, nos autos, de fundamentos que autorizassem a tutela cautelar;
- c) no mérito, pela **NEGATIVA DE PROVIMENTO** do recurso, mantendo-se integralmente a **Deliberação ANTT nº 467, de 25 de novembro de 2025**, que autorizou o início da cobrança de tarifa de pedágio na modalidade fluxo livre (*free flow*) na rodovia BR-116/SP, no trecho do km 205 ao km 230, na Região Metropolitana de São Paulo, nos segmentos de cobrança SP1, SP2, SP3, RJ1, RJ2, RJ3 e RJ4, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº 41962217).

4.3. **É o voto.**

Brasília, 21 de abril de 2026.

ALEX AZEVEDO

Diretor

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 22/04/2026, às 10:54, 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 **41960480** e o código CRC **F90BAAFB**.

Referência: Processo nº 50500.066793/2025-23

SEI nº 41960480

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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