



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 14/2023

OBJETO: Celebração de Termo de Referência entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Concessionária CCR RioSP visando o teste de sistema de cobrança em fluxo livre (FREE FLOW) na BR 101/RJ.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO (S): 50500.172066/2022-51

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: PARECER n. 00025/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº15412603) aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00039/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 15412606);

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de Termo de Referência e respectivo plano de trabalho para a realização de ambiente regulatório experimental a ser firmado entre a ANTT e a Concessionária CCR RioSP para a realização de ambiente regulatório experimental (Sandbox Regulatório) de cobrança de pedágio em fluxo livre (free flow) na BR 101/RJ, nos termos da Resolução nº 5.999, de 3 de novembro de 2022.

2. DOS FATOS

2.1. O objeto do contrato de concessão atualmente administrado pela CCR RioSP abrange o sistema rodoviário composto pelos trechos da BR-116/101/SP/RJ abrangendo a principal rota de ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do País: Rio de Janeiro e São Paulo. Observa-se que o projeto rodoviário em apreço deriva da antiga concessão da Via Dutra (BR-116/RJ-SP), iniciada em 1996 e finalizada em 2022, que no novo formato recebeu por principal adição o trecho da BR 101, a Rio-Santos. No total, a nova concessão tem 625,8 km de extensão e atravessa 33 municípios.

2.2. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER), as principais melhorias incluem a ampliação de capacidade do trecho da Serra das Araras, com a construção de uma nova pista ascendente e adaptação da atual pista descendente para ser a pista descendente. Serão implantadas 4 faixas de rolamento por sentido e acostamentos internos e externos. Estão previstos: 80,1 km de obras de duplicação; 601,87 km de faixas adicionais; 144 km de vias marginais; 128 passarelas; 2,60 km túneis, e um mínimo de 535 pontos de ônibus em todo o trecho concedido.

2.3. Cumpre ainda observar que o contrato de concessão, com previsão de duração de 30 anos, foi assinado em 28 de janeiro de 2022 e o início dos trabalhos com a assunção dos trechos rodoviários se deu em 1º de março de 2022. Apesar de ainda estar em fase de trabalhos iniciais, esta concessão tem a peculiaridade de já iniciar-se com a cobrança de pedágio, uma vez que herdou a estrutura da concessão federal anterior da Via Dutra.

2.4. A Concessionária do Sistema Rodoviário Rio - São Paulo S.A. (CCR RioSP) protocolou, em 31 de agosto de 2022, o Requerimento RS-PRE-0003/2022 (SEI nº13128677), pelo qual trouxe proposta alternativa para o pedagiamento da Rodovia BR-101, no trecho que interliga a cidade do Rio de Janeiro - no entroncamento com a BR-465/RJ-095 até a Praia Grande, em Ubatuba/SP, cuja previsão contratual estabeleceu originalmente, a implantação de três praças de pedágio no Programa de Exploração da Rodovia - PER. A proposta alternativa apresentada foi implantação de pedagiamento eletrônico, pela detecção dos veículos em pórticos alocados próximos às áreas designadas para a instalação das praças de pedágio, procedendo-se pela substituição das praças previstas por pórticos. Destaca-se ainda, o pedido de instauração de Ambiente Regulatório Experimental - Sandbox - Implantação de Sistema de Cobrança de Pedágio por Fluxo Livre ("Free Flow") na BR-101/RJ, veiculado pela Carta RS-ADC-0819/2022 (SEI nº14586674) em 05 de dezembro de 2022.

2.5. De conseguinte, a partir da solicitação da concessionária, a Diretoria Colegiada aprovou, por unanimidade, a criação de um Grupo de Trabalho para estudos e atuação na implantação do free-flow da CCR Rio-Santos, conforme a ATA DA 12ª REUNIÃO DE DIRETORIA ADMINISTRATIVA (SEI nº3537029), de 02 de setembro de 2022, autuada nos autos do Processo SEI/ANTT nº50500.196863/2022-24. A partir dessa deliberação, foi encaminhada a elaboração da Portaria DG nº 460 (SEI nº13623007), de 29 de setembro de 2022, pelo qual se instituiu Grupo de Trabalho, de caráter provisório, para atuar na implantação da proposta de teste operacional da cobrança eletrônica pelo uso da rodovia, por meio de sistema de livre passagem (free flow), no trecho da BR-101 administrado pela Concessionária CCR RioSP.

2.6. O encaminhamento dado cuida do estabelecimento de um ambiente regulatório experimental (Sandbox Regulatório), para que se promova um teste temporário de pedagiamento eletrônico em substituição à cobrança que seria feita por praças físicas de pedágio. Esse arranjo jurídico será lastreado pela formalização de um Sandbox Regulatório, nos termos da Resolução nº

5.999, de 3 de novembro de 2022, onde se estabelecerão as principais regras e medições relacionadas ao teste, bem como pela celebração de um termo aditivo contratual provisório, no qual serão tratadas as cláusulas contratuais que precisam ser postergadas, suspensas e ajustadas. Após o encerramento do experimento, e apurados os resultados, será encaminhada proposta pela Comissão do *Sandbox* para uma alteração contratual definitiva, que virá a endereçar a conformação da cobrança de pedágio na referida rodovia.

2.7. Para este mister, nos termos da publicação da mencionada Portaria nº 460/2022 foram criadas quatro frentes de trabalho no GT e definidos seus integrantes na portaria indicada, relacionadas à:

Art. 1º (...)

§4º Para os fins desta Portaria, serão consideradas 4 (quatro) frentes de trabalho, relativas aos temas:

I - alterações regulatórias, *Sandbox* e questões legais (Frente 1);

II - alterações contratuais e equilíbrio econômico-financeiro (Frente 2);

III - ações de implantação da infraestrutura, serviços operacionais e tecnologia (Frente 3); e

IV - ações de comunicação e *enforcement* (Frente 4).

2.8. Ressalte-se que foi estabelecido para o grupo de trabalho o prazo de funcionamento até o dia 31 de maio de 2024 para a finalização dos trabalhos, podendo tal prazo ser prorrogado, uma única vez, por até 180 (cento e oitenta) dias. Assim, a partir da Portaria DG nº 460/2022, foi disposto o Despacho GERER 13627290, pelo qual se propôs o cronograma de encontros para as frentes do grupo de trabalho, que passou a envolver grande parte das unidades organizacionais da ANTT (SUROD, SUCON, SUESP, SUFIS, SUTEC, SUDEG, PF-ANTT e AESCOM). Neste sentido, os integrantes das frentes temáticas passaram a se reunir semanalmente para dar vazão aos trabalhos estruturantes e compor as peças que necessárias para o atingimento das metas. Os trabalhos constam registrados nos autos deste processo.

2.9. Neste sentido, conforme análise lançada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 7350/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI ~~14269497~~), abriu-se a possibilidade condicionada de realização das intervenções iniciais de baixa complexidade, ainda que não previstas no contrato de concessão e antes de celebrados o *Sandbox* Regulatório e o Termo Aditivo Contratual temporário. A autorização foi materializada pelo OFÍCIO SEI Nº 35116/2022/SUROD/DIR-ANTT (SEI ~~14333169~~). Além disso, os trabalhos do grupo também trouxeram elementos, para que se formulasse consulta à PF-ANTT, nos termos da NOTA TÉCNICA SEI Nº 7625/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14415715), quanto à possibilidade de acesso por parte das concessionárias de rodovias federais, que promovem a cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistema de livre passagem (*free flow*), ao banco de dados nacional de veículos automotores, considerando as normas da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN e a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

2.10. Em frente de atuação paralela, a SENATRAN, esteve atuando na regulamentação da Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, conforme determinado pelo art. 1º, §2º, no bojo do Processo SEI/MInfra nº 50000.023976/2021-61, o que foi consubstanciada nos termos da Resolução CONTRAN nº 984, de 15 de dezembro de 2022, que dispõe sobre a implementação do sistema de livre passagem (*free flow*) em rodovias e vias urbanas e sobre os meios técnicos a serem utilizados para garantir a identificação dos veículos que transitam por essas vias.

2.11. Em paralelo, foi elaborada no âmbito dos trabalhos do GT, proposta de Termo de Referência, que ao lado do Termo Aditivo Contratual, desenvolvido no âmbito do Processo nº 50500.276322/2022-89, virá a consolidar o alicerce de apoio para a realização do teste de pedágio eletrônico da Rodovia BR 101/RJ, sob administração da CCR RioSP.

2.12. Assim, conforme consta da NOTA TÉCNICA SEI Nº 8360/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14666246), foi veiculada a Minuta de Termo de Referência (SEI nº14677512) e respectivo plano de trabalho, para a realização de ambiente regulatório experimental (*Sandbox* Regulatório) de cobrança de pedágio em fluxo livre (*free flow*), nos termos da Resolução nº 5.999, de 3 de novembro de 2022, com indicação para que fosse levado a Processo de Participação e Controle Social - PPCS, na modalidade de Tomada de Subsídios.

2.13. Ato contínuo, foi formalizada a Tomada de Subsídios nº 009/2022, conforme Aviso de TS nº 009/2022 (SEI nº14713939), publicado no Diário Oficial da União de 16 de dezembro de 2022, com período para envio das contribuições desde 9 horas (horário de Brasília) do dia 19 de dezembro de 2022, até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 8 de janeiro de 2023, a qual teve como objetivo obter contribuições sobre a proposta de termo de referência para a realização de ambiente regulatório experimental (*Sandbox* Regulatório) de cobrança de pedágio em fluxo livre (*free flow*), em trecho da Rodovia BR-101/RJ, administrada pela Concessionária CCR RioSP.

2.14. Assim, encerrado o prazo, foram apuradas as contribuições conforme consta dos documentos: Relatório Simplificado TS 009/2022 - Free Flow (SEI nº14945109) e Relatório de Contribuições Simplificado (SEI nº14948962). Assim, foi produzida a NOTA TÉCNICA SEI Nº 160/2023/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI ~~14954796~~), onde consta a análise das consolidações feitas a partir das contribuições acatadas, não acatadas e acatadas parcialmente, com as devidas justificativas, bem como apresentadas melhorias na redação da minuta do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental, para consolidar o aprimoramento do texto proposto e garantir as diretrizes necessárias para a implementação do teste experimental do Free Flow, a ser praticado pela CCR RioSP. Dessa forma, a partir do trabalho técnico da Gerência de Regulação Rodoviária - GERER, foram analisadas as contribuições, consolidadas e incrementada à proposta, consubstanciando-se uma nova minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº15141134), para encaminhamento à Procuradoria Federal junto à ANTT PF-ANTT. Adicionalmente foi encaminhada proposta de Portaria DG para constituição da Comissão de *Sandbox* (SEI nº 15067058).

2.15. Os autos foram retornados da PF/ANTT, com manifestação daquele órgão competente, exarada nos termos do PARECER n. 00025/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 15412603) aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00039/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 15412606), onde opina-se pela juridicidade da Minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº 15141134), desde que observadas as recomendações apresentadas ou justificadas as razões de não acolhimento.

2.16. A seguir, foi elaborada pela GERÊNCIA DE REGULACÃO RODOVIÁRIA (GERER/SUOD) a NOTA TÉCNICA SEI Nº 836/2023/GERER/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 15432309), na qual são analisadas, bem como acatadas as recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT e encaminhados os documentos para a deliberação da Diretoria-Colegiada e a formalização do *Sandbox* Regulatório.

2.17. Em 13 de fevereiro de 2023, a SUOD inseriu o Relatório à Diretoria nº 65/2023 (SEI nº 15420708), instruído ainda com Minuta de Deliberação (SEI nº 15420731), Minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº 15420740) e Minuta de Portaria (SEI nº 15432637) visando instituir Comissão de *Sandbox*, e submeteu os autos à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.18. Em 13/2/2023 os autos foram distribuídos *ad hoc*, por designação do Diretor-Geral, a esta Diretoria para análise e proposição da matéria em Reunião de Diretoria, conforme Certidão de Distribuição 15460069. Ao determinar a distribuição *ad hoc*, o Diretor-Geral, por meio do DESPACHO DG, de 13 de fevereiro de 2023 (SEI nº 15456372), **ressaltou a relevância e urgência do tema**, fato pelo qual foi solicitada a imediata inclusão do processo na primeira reunião de diretorias disponível para apreciação da matéria.

2.19. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

POSSÍVEIS BENEFÍCIOS DO PEDAGIAMENTO ELETRÔNICO NO TRECHO EM QUESTÃO

3.1. O Referido Requerimento de implantação Free Flow BR-101, materializado por meio da Carta RS-PRE-0003/2022 (SEI nº 13128677), pelo qual trouxe proposta alternativa para o pedagiamento por meio de Pedágio por Fluxo Livre ("Free Flow") apresenta em seu anexo Documento SEI nº 13128685, entre outros pontos os possíveis benefícios gerados pela implantação do Free Flow, quais sejam:

3. Benefícios gerados pela implantação do Free Flow (Livre Passagem)

Tal implantação atende diretamente ao interesse público, trazendo benefícios a todos os Stakeholders envolvidos: comunidade lindeira, usuários, Sistema Rodoviário e Poder Concedente, como será detalhado a seguir

3.1 Maior oferta de segurança na Rodovia

Sob o ponto de vista da segurança viária, o modelo de cobrança Free Flow tem grande potencial de redução de acidentes, uma vez que as praças de pedágio por si só são um obstáculo na rodovia, que podem ocasionalmente gerar pontos de gargalo e congestionamento, principalmente em Rodovias como a BR-101, fortemente impactada pela sazonalidade do tráfego em região de turismo.

Um estudo realizado por Abuzwidah, M et al (2018) do Departamento de Engenharia Civil, Ambiental e de Construção da Universidade da Florida Central identificaram que a taxa de acidentes de praças de pedágio com o modelo "totalmente eletrônico" são mais baixa do que em praças tradicionais com cobrança no modelo híbrido - referências indicadas no Anexo (Doc.1).

3.2 Melhora na fluidez da Rodovia

Considerando que no modelo free flow não é necessária a parada dos veículos nas cabines de pedágio para pagamento da tarifa e que não há a necessidade de redução de velocidade, este modelo comprovadamente melhora a fluidez da rodovia e diminui a incidência de congestionamentos.

A Rio-Santos é parte importante do plano de evacuação da Usina Nuclear de Angra dos Reis e faz parte da rota de transporte de combustíveis nucleares. Por este motivo, a implementação do Free Flow garantirá maior segurança numa situação em que seja necessário acionar o plano, além de facilitar a passagem dos transportes nucleares. Outro ponto que cabe destacar, diz respeito ao grande fator de sazonalidade da rodovia pelo fato de ser uma rodovia de passagem para destinos turísticos importantes para os estados do RJ e SP. Com toda a certeza, o modelo free flow consegue suportar a flutuação demanda de forma mais eficiente que o modelo tradicional. Ainda que seja de responsabilidade da concessionária garantir os parâmetros contratuais, o contrato ainda admite fila de 400 m e com o free flow a fila para pagamento do pedágio é inexistente.

3.3 Meio Ambiente

A rodovia BR-101 está situada na Serra do Mar numa região de Mata Atlântica com grande diversidade de fauna e flora. A construção das praças de pedágio na rodovia pode trazer impactos negativos ao meio ambiente como a supressão de vegetação além de movimentação de terra numa região com alta incidência de chuvas e com histórico de deslizamentos.

O modelo de cobrança free flow torna-se uma possibilidade atraente para a redução do impacto ambiental, uma vez que, em oposição ao modelo tradicional, as intervenções civis necessárias são muito menores. Não obstante, a melhora na fluidez e a eliminação de filas nas praças de pedágio possibilita a redução de emissões de gases de efeito estufa e outros poluentes dos veículos da rodovia nos locais das praças.

3.4 Ambiente Controlado e Propício à Implantação

As praças da BR-101 representam cerca de 7% do fluxo pedagiado e apenas 5% da receita projetada para o projeto de concessão das BR-116/101 (RJ/SP), de acordo com estudo de tráfego apresentado no Edital de licitação da Dutra e Rio-Santos - ou seja, o segmento em questão não traz em si um grande impacto ao Contrato de Concessão, o que permite que eventuais efeitos não impactem significativamente o projeto de Concessão.

Outra vantagem do atual momento é a possibilidade de se realizar o projeto antecipadamente

ao desembolso com a construção das novas praças de pedágio. Esta economia de valores pode ser revertida em favor do Poder Concedente, apoiando no financiamento de tal implantação. Outro benefício que pode ser revertido em favor do usuário é a potencial redução do custo operacional com a arrecadação de pedágio, já que a concessionária deixará de incorrer em diversos custos com a operacionalização de uma praça de pedágio convencional.

3.5 Evolução e aprendizado com o Free Flow

O contrato de concessão da CCR RioSP já prevê a operação do Free Flow na Região Metropolitana de São Paulo a partir do 37º mês da concessão. Sabe-se, porém, que essa região possui uma complexidade de tráfego muito maior que na BR-101. Assim, será importante para a evolução o modelo de cobrança, o aprendizado que será obtido através da implementação prévia em uma localidade com risco controlado conforme exposto anteriormente e com diversos benefícios para os usuários, meio ambiente e comunidades lindeiras.

(Grifos nossos)

3.2. Cabe destacar que conforme evidenciado pelo Requerimento supracitado, as características de ambiente controlado e propício à implantação, mostram condições favoráveis a a implementação de ambiente regulatório experimental (Sandbox Regulatório), estabelecendo um ambiente experimental, controlado para a avaliação da implantação da tecnologia free flow pela primeira vez no Brasil. Nesse ponto, cabe novamente destacar, que haverá termo aditivo contratual provisório, no qual serão tratadas as cláusulas contratuais e que após o encerramento do experimento, e apurados os resultados, será encaminhada proposta pela Comissão do *Sandbox* para uma alteração contratual definitiva, que virá a endereçar a conformação da cobrança de pedágio na referida rodovia.

TERMO DE REFERÊNCIA DE AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL

3.3. A NOTA TÉCNICA SEI N° 8360/2022/GERER/SUOD/DIR/ANTT (SEI n° 14666246) apresenta as considerações feitas pela Procuradoria Federal junto à ANTT, que ensejaram alterações na minuta de TR e Plano de Trabalho, resultando na minuta final apresentada pela área técnica, conforme documento 15420740.

3.4. Tanto a Nota Técnica supracitada como o Relatório à Diretoria n° 65/2023 (SEI n° 15420708) registram que, mesmo após ter-se procedido com as alterações decorrentes do acatamento das considerações feitas pela PF-ANTT, o Termo de Referência se mantém com as 24 (vinte e quatro) cláusulas, que tratam dos seguintes temas, a saber:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO
 CLÁUSULA SEGUNDA – DO PLANO DE TRABALHO
 CLÁUSULA TERCEIRA – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL
 CLÁUSULA QUARTA – DAS OBRIGAÇÕES GERAIS
 CLÁUSULA QUINTA – DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTICIPANTES
 CLÁUSULA SEXTA – DA CAPACITAÇÃO DOS AGENTES
 CLÁUSULA SÉTIMA – DO GERENCIAMENTO DO SANDBOX REGULATÓRIO
 CLÁUSULA OITAVA – DA COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO DO SANDBOX REGULATÓRIO
 CLÁUSULA NONA – DOS SISTEMAS DE CAMPO
 CLÁUSULA DÉCIMA – DO DIREITO À INFORMAÇÃO
 CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DO ATENDIMENTO ÀS DEMANDAS DOS USUÁRIOS-CONSUMIDORES
 CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DO REGISTRO DAS TRANSAÇÕES
 CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DA COBRANÇA
 CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA LAVRATURA DA MULTA
 CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DA FISCALIZAÇÃO
 CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DA PRESTAÇÃO DE CONTAS
 CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – DA PUBLICIDADE
 CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DOS PRODUTOS DO SANDBOX REGULATÓRIO
 CLÁUSULA DÉCIMA NONA – DOS INDICADORES DO SANDBOX REGULATÓRIO
 CLÁUSULA VIGÉSIMA – DA ALTERAÇÃO DE CLÁUSULAS DO SANDBOX REGULATÓRIO
 CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA – DO PRAZO DE VIGÊNCIA E DA AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA
 CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA – DO ENCERRAMENTO DA PARTICIPAÇÃO NO AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL
 CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA SEGUNDA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E CASOS OMISSOS
 CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA – DA CONCILIAÇÃO E DO FORO

3.5. Ademais Os referidos documentos exibem o quadro seguinte onde se apresenta os textos dos dispositivos do TR inicialmente propostos; as recomendações da PF-ANTT, seguidas das sugestões de textos decorrentes das considerações feitas e, por fim, como passa-se a apresentar os textos definitivos incluídos na minuta de TR definitiva, conforme minuta encaminhada à Diretoria.

Dispositivo do TR	Recomendação PF-ANTT (extraída do Parecer)	Sugestão de texto da PF-ANTT	Novo Texto ou justificativa
a) Cláusula 4.1.10 Aprovar e acompanhar o plano de contingência para descontinuação ordenada da atividade regulamentada, se for o caso;	54. Se, de uma banda, cabe ao participante do <i>Sandbox</i> elaborar e apresentar à ANTT um plano de contingência para descontinuação ordenada da atividade regulamentada, por qualquer motivo, incluindo o tratamento a ser dado aos usuários e partes interessadas, conforme inciso V do artigo 11 da Resolução 5.999/2022, de outra banda, compete à ANTT, como destinatária do referido plano, a sua aprovação e acompanhamento. Razões por que se <i>recomenda</i> realocação da obrigação.	Entende-se que a presente cláusula (4.1.10) encontraria maior pertinência se inserida entre as obrigações da ANTT na cláusula 5.1, uma vez que não compete à Concessionária aprovar o plano de contingência.	Passou a ser a cláusula 5.1.9.
	55. <i>Recomenda-se</i> corrigir numeração da		

<p>b) Cláusula Quarta - Das Obrigações Dos Partícipes</p>	<p>Clausula "Das Obrigações dos Partícipes", pois figura da seguinte forma: "5. CLÁUSULA QUARTA – DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTÍCIPES", quando, a nosso juízo, deveria ser uma CLÁUSULA QUINTA.</p>	<p>CLÁUSULA QUINTA. - Das Obrigações Dos Partícipes</p>	<p>CLÁUSULA QUINTA. - Das Obrigações Dos Partícipes</p>
<p>c) Cláusula 5.1.2. Prover à Concessionária acesso aos dados necessários para a cobrança de usuários inadimplentes, bem como para a instrução e envio do auto de infração;</p>	<p>57. Contudo, compreende-se que não compete à ANTT fornecer os dados para cobrança de usuários inadimplentes, porquanto o controlador dos dados é a União, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito-SNT, conforme art. 30 do Decreto n. 10.788/2021 combinado com o art. 19 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.</p>	<p>5.1.2. Prover à Concessionária acesso aos dados, que disponha ou dos quais seja controladora, necessários para a cobrança de usuários inadimplentes, bem como para a instrução e envio do auto de infração;</p>	<p>Sugestão de redação da PF acatada:</p> <p>5.1.2. Prover à Concessionária acesso aos dados, que disponha ou dos quais seja controladora, necessários para a cobrança de usuários inadimplentes, bem como para a instrução e envio do auto de infração;</p>
<p>d) Cláusula 5.1.4. Assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade (inadimplência, evasão, alteração dos investimentos, etc.);</p>	<p>62. ... <i>considera-se pertinente</i>, inclusive em atenção ao §5º do art. 18 acima, sugerir que a Administração disponha que a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade, realizar-se-á conforme disponha o termo aditivo contratual. Sugere-se, alternativamente, excluir a referida cláusula e, assim, tratar somente no bojo do termo aditivo.</p>	<p>5.1.4. Assegurar, nos termos em que definido no Termo Aditivo contratual, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade, tais como inadimplência, evasão e alteração dos investimentos;</p>	<p>Sugestão de redação da PF acatada:</p> <p>5.1.4. Assegurar, nos termos em que é definido no Termo Aditivo contratual, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade, tais como inadimplência, evasão e alteração dos investimentos;</p>
<p>e) Cláusula 5.2.13. Apresentar os relatórios de acompanhamento do ambiente regulatório experimental, de forma trimestral e anual, à ANTT e sempre que solicitado pela Comissão, contendo informações relativas às obrigações assumidas no presente termo de referência.</p>	<p>65. Acerca do presente, sugere-se acrescentar a Diretoria Colegiada como órgão capaz de solicitar os relatórios de acompanhamento, sempre que julgar necessário, como corolário das várias atribuições da Diretoria Colegiada na Resolução 5.999/2022 como constam, por exemplo, no §4º do art. 18, no §4º do art. 20 e no art. 23.</p>	<p>5.2.13. Apresentar os relatórios de acompanhamento do ambiente regulatório experimental, de forma trimestral e anual, à ANTT e sempre que solicitado pela Comissão ou pela Diretoria Colegiada, contendo informações relativas às obrigações assumidas no presente termo de referência.</p>	<p>Sugestão de redação da PF acatada:</p> <p>5.2.13. Apresentar os relatórios de acompanhamento do ambiente regulatório experimental, de forma trimestral e anual, à ANTT e sempre que solicitado pela Comissão ou pela Diretoria Colegiada, contendo informações relativas às obrigações assumidas no presente termo de referência.</p>
<p>f) Cláusulas 7.4 até 7.4.3.2.</p> <p>7.4. Além das disposições constantes do item anterior, também serão aplicadas durante o período de implementação e funcionamento do ambiente regulatório experimental do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow), na Rodovia BR-101/RJ, as seguintes disposições:</p> <p>7.4.1. A Concessionária deverá observar disposições contidas nas Cláusulas 7.11 e 8.1.13 do contrato de concessão no tocante à implementação dos serviços, produtos ou soluções regulatórias para funcionamento do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, cujas certificações serão realizadas ao final do período do ambiente regulatório experimental, caso o projeto</p>	<p>67. Vale, também, analisar a pertinência da manutenção das cláusulas 7.4. até 7.4.3.2 do Termo de Referência. Isso, porque tais disposições já se encontram abordadas no</p>		<p>Sugestão da PF acatada para excluir do Termo de Referência os textos abaixo e incluir no Termo Aditivo:</p> <p>7.4 Além das disposições constantes do item anterior, também serão aplicadas durante o período de implementação e funcionamento do ambiente regulatório experimental do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow), na Rodovia BR-101/RJ, as seguintes disposições:</p> <p>7.4.1. A Concessionária deverá observar disposições contidas nas Cláusulas 7.11 e 8.1.13 do contrato de concessão no tocante à implementação dos serviços, produtos ou soluções regulatórias para funcionamento do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, cujas certificações serão realizadas ao final do período do ambiente regulatório experimental, caso o projeto mostre-se viável.</p> <p>7.4.2. As responsabilidades das partes pelos riscos da evasão ou inadimplemento do usuário</p>

<p>mostre-se viável.</p> <p>7.4.2. Os riscos da evasão ou inadimplemento do usuário decorrentes da não quitação da tarifa em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ serão estabelecidos no Termo Aditivo contratual.</p> <p>7.4.3. A Concessionária prestará, nos termos da Cláusula 19.11 e seguintes do contrato de concessão, o apoio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas em decorrência da evasão ou inadimplemento do usuário no sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, observado os seguintes itens:</p> <p>7.4.3.1. A Concessionária deverá ter acesso ao banco de dados de registro nacional de veículos para o preenchimento e envio de auto de infração, acompanhada de carta de cobrança da Tarifa de Pedágio, conforme Cláusula 19.1.3.</p> <p>7.4.3.2. A Concessionária poderá firmar contrato com uma ou mais AMAP para que essas auxiliem nas ações de cobrança da tarifa não paga e no envio de elementos para o processamento das multas por evasão de pedágio.</p>	<p>Termo de Aditivo, na parte relativa a DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AO SISTEMA DE COBRANÇA EM FLUXO LIVRE (FREE FLOW). Nesse raciocínio, sugere-se sejam excluídas do Termo de Referência as Cláusulas 7.4.2 a 7.4.3.4, sobretudo porque entre o Termo Aditivo e o Termo de Referência as cláusulas possuem redações diversas, o que pode ensejar indesejados conflitos interpretativos.</p> <p>68. A exceção fica por conta da subcláusula 7.4.3.2, que trata da possibilidade conferida à Concessionária de contratar uma ou mais Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAPS), obrigação que não se encontra no Termo Aditivo e, por isso mesmo, sugere-se seja, desde que pertinente ao juízo de mérito da Agência, acrescida ao Termo Aditivo e excluída do Termo de Referência.</p>	<p>decorrentes da não quitação da tarifa em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ serão estabelecidos no Termo Aditivo contratual.</p> <p>7.4.3. A Concessionária prestará, nos termos da Cláusula 19.11 e seguintes do contrato de concessão, o apoio administrativo à ANTT para lavratura dos autos de infração e cobrança das multas emitidas em decorrência da evasão ou inadimplemento do usuário no sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, observado os seguintes itens:</p> <p>7.4.3.1. A Concessionária deverá ter acesso ao banco de dados de registro nacional de veículos para o preenchimento e envio de auto de infração, acompanhada de carta de cobrança da Tarifa de Pedágio, conforme Cláusula 19.1.3.</p> <p>7.4.3.2. A Concessionária poderá firmar contrato com uma ou mais AMAP para que essas auxiliem nas ações de cobrança da tarifa não paga e no envio de elementos para o processamento das multas por evasão de pedágio.</p> <p>7.4.3.2.1 Caberá à concessionária o fornecimento dos dados imprescindíveis à prestação dos serviços de cobrança cabíveis, observado o critério indicado na clausula 12.1.</p>
<p>h) Cláusulas 7.4.3.3. <i>A carta de cobrança ao usuário deverá contar com o demonstrativo do valor da Tarifa de Pedágio, multa moratória (art. 52, § 1º da Lei nº 8.078/1990) e juros moratórios e compensação pelos prejuízos causados pelo atraso do pagamento (artigos 395, 397 e 406 da Lei nº 10.406/2002).</i></p>	<p>71. A esse respeito, em atenção aos direitos do consumidor, notadamente os decorrentes dos princípios do dever de informação e da boa-fé, essa previsão de compensação deve ser determinada ou determinável[4]. No caso presente, há o risco de cobranças ao consumidor de valores que cujo conhecimento não é previamente informado. Portanto, recomenda-se melhor especificar o que será objeto de cobrança como, por exemplo, especificar qual conduta efetivamente geraria imposição de multa moratória e o que compreende prejuízos pelo atraso.</p>	<p>Sugestão acatada de exclusão do Termo de Referência e inclusão no Termo Aditivo com ajustes de redação para atender às recomendações da PF.</p> <p>Neste sentido, segue a nova redação:</p> <p><i>"A carta de cobrança ao usuário, após tentativas de contato com o usuário por diversos meios, deverá contar com o demonstrativo do valor da Tarifa de Pedágio, multa moratória (art. 52, § 1º da Lei nº 8.078/1990) e juros moratórios e compensação pelos prejuízos causados pelo atraso do pagamento (artigos 395, 397 e 406 da Lei nº 10.406/2002)."</i></p>
		<p>Sugestão não acatada tendo em vista que a Concessionária não lavra multa pois a obrigação é da ANTT. Não é uma obrigação que conste tipicamente dos contratos de concessão como dever da empresa de concessão. Assim deverá permanecer no Termo</p>

<p>i) Cláusulas 7.4.3.4. Não deverão ser lavradas multas de trânsito aos usuários nos primeiros 3 (três) meses do início da operação do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, mas apenas notificações de alerta.</p>	<p>73. Considera-se que tal cláusula deva ser tratada no Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e não no Termo de Referência, pelo que se <i>recomenda</i> a exclusão da cláusula no Termo de Referência para tratamento no Termo Aditivo.</p>		<p>de Referência e não no Termo Aditivo. Neste sentido, houve renumeração da cláusula no TR:</p> <p>Cláusula 7.4. Não deverão ser lavradas multas de trânsito aos usuários nos primeiros 3 (três) meses do início da operação do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101/RJ, mas apenas notificações de alerta.</p>
<p>j) Cláusula 10.6.1.3. a evasão de pedágio configura multa grave, conforme art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, sujeita à penalidade de multa.</p>	<p>74. Relativamente à subcláusula 10.6.1.3, sugere-se a seguinte redação, em atenção ao que disposto no artigo 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).</p>	<p>10.6.1.3. a evasão de pedágio configura infração grave, conforme art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, sujeita à penalidade de multa.</p>	<p>Sugestão de redação da PF acatada:</p> <p>10.6.1.3. a evasão de pedágio configura infração grave, conforme art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, sujeita à penalidade de multa.</p>
<p>k) Cláusula 10.8.3.1. Os arquivos eletrônicos para a produção dos materiais de divulgação serão fornecidos pela ANTT.</p>	<p>75. Sobre a Subcláusula 10.8.3.1, entende-se recomendável que seja esclarecido a quais arquivos eletrônicos se refere no sentido de se poder mensurar eventuais impactos no equilíbrio contratual pelos impactos no Opex, tais como publicidade, atendimento presencial, sistemas para processamento dos dados das tarifas, cobrança das tarifas e multas, sistemas de pagamento.</p>		<p>Alteração de redação para acatar as recomendações da PF:</p> <p>10.8.3.1. Os arquivos eletrônicos de materiais de divulgação da plataforma Consumidor.gov.br como folder, banner, serão fornecidos pela ANTT para a produção, por parte da CCR RioSP, dos materiais comunicação.</p>
<p>l) Cláusula 14.1. O procedimento do envio dos dados em relação aos usuários que não pagaram a tarifa será realizado conforme especificado pela SUFIS da ANTT;</p>	<p>76. Relativamente à Subcláusula 14.1, que trata do procedimento do envio dos dados em relação aos usuários que não pagaram a tarifa, mister remeter a área técnica para os mesmos apontamentos tratados na análise da subcláusula 5.1.2.</p>		<p>Alteração de redação para acatar as recomendações da PF:</p> <p>14.1. O procedimento do envio dos dados, conforme item 5.1.2 deste TR, em relação aos usuários que não pagaram a tarifa será realizado conforme especificado pela SUFIS da ANTT;</p>
<p>m) Cláusula 14.3. O Procedimento relativo à lavratura do auto de infração ficará a cargo da ANTT;</p>	<p>77. Quanto à subcláusula 14.3, convém anotar que carece de esclarecimento sobre quais etapas são de competência da Concessionária no procedimento de lavratura de auto de infração, notadamente em atenção às cláusulas</p> <p>7.4.3 do Termo de Referência, acaso mantida no texto, ou das cláusulas do Termo Aditivo que trazem obrigações acessórias (apoio administrativo) à Concessionária no referido procedimento.</p> <p>78. Nesse sentido, sugere-se a adoção de uma das sugestões... discriminadas, de acordo com a opção eleita pela Agência (entre manter o tratamento da matéria no Termo de Referência ou apenas no Termo Aditivo).</p>	<p>14.3. O Procedimento relativo à lavratura do auto de infração ficará a cargo da ANTT, sem prejuízo do que estabelecido na cláusula 7.4.3.</p> <p>ou</p> <p>14.3. O Procedimento relativo à lavratura do auto de infração ficará a cargo da ANTT, sem prejuízo do que estabelecido na Termo Aditivo.</p>	<p>Sugestão de redação da PF acatada apenas excluindo-se a palavra "que".</p> <p>14.3. O Procedimento relativo à lavratura do auto de infração ficará a cargo da ANTT, sem prejuízo do estabelecido na Termo Aditivo.</p>
<p>n) Cláusula 17.1.4. Promover a aquisição da etiqueta eletrônica (TAG), em atuação conjunta com</p>	<p>79. No caso da subcláusula 17.1.4, considera-se relevante que seja especificado a qual desconto se refere, seja pela menção</p>		<p>Alteração de redação para acatar as recomendações da PF:</p> <p>17.1.4. Promover a aquisição da etiqueta eletrônica (TAG), em atuação conjunta com as AMAPs, relacionando ao desconto da tarifa: 5% (cinco</p>

(TAG), em atuação conjunta com as AMAPs, relacionando ao desconto da tarifa;	expressa, seja pela referência a cláusula do contrato original que trabalha a possível aplicação dos descontos.	por cento) de Desconto Básico de Tarifa (DBT) e Desconto de Usuário Frequentado (DUF) aplicado pela concessionária sobre as tarifas de pedágio na forma estipulada no Anexo 12 do Contrato de Concessão - edital n.03/2021;
o) Cláusula 18.1.5. Relatório conclusivo do teste com resultados detalhados acerca das vantagens e desvantagens do experimento.	80. Sobre a subcláusula 18.1.5, entende-se recomendável discriminar na cláusula, em atenção à Resolução nº 5.999/2022, a quem caberá elaborar o Relatório conclusivo do teste com resultados detalhados acerca das vantagens e desvantagens do experimento.	Alteração de redação para acatar as recomendações da PF: 18.1.5. Relatório conclusivo do teste com resultados detalhados acerca das vantagens e desvantagens do experimento a ser elaborado pela CCR RioSP.
p) Clausulas 6.1.1.2 e 6.1.1.4 do Plano de Trabalho. 6.1.1.2. Prover à Concessionária acesso aos dados necessários para a cobrança de usuários inadimplentes, bem como para a instrução e envio do auto de infração; 6.1.1.4. Assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade (inadimplência, evasão, alteração dos investimentos, etc.);	81. Já, acerca do Plano De Trabalho, anexo ao termo de referência de ambiente regulatório experimental, dois pontos chamam atenção. Um primeiro relativo à Subcláusula 6.1.1.2, caso em que reiteram-se os apontamentos feitos acerca da subcláusula 5.1.2. Um segundo, acerca da Subcláusula 6.1.1.4., sobre a qual se remete para os apontamentos feitos quanto aos termos da subcláusula 5.1.4.	Alteração de redação para acatar as recomendações da PF: 6.1.1.2. Prover à Concessionária acesso aos dados, que disponha ou dos quais seja controladora , necessários para a cobrança de usuários inadimplentes, bem como para a instrução e envio do auto de infração; 6.1.1.4. Assegurar, nos termos em que é definido no Termo Aditivo contratual , a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, face aos novos elementos trazidos pela nova modalidade tais como inadimplência, evasão, alteração dos investimentos;

DO AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL (SANDBOX REGULATÓRIO)

3.6. A mesma NOTA TÉCNICA SEI nº 8360/2022/GERER/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 14666246) analisa critérios para elegibilidade para participação de ambiente regulatório experimental, e conclui que a Concessionária CCR RioSP cumpre os requisitos do art. 8º, da Resolução nº 5.999/2022:

4.4 Ademais, sobre os critérios para elegibilidade para participação de ambiente regulatório experimental, observa-se que a CCR RioSP cumpre os requisitos do art. 8º, da Resolução nº 5.999/2022, pois: (I) constitui-se em concessionária de serviço público concedido; (II) teve sua capacidade atestada no ato de adjudicação da concessão disposta pelo Edital nº 03/2021; (III) formalizará declaração de que compromete a cumprir as obrigações no ambiente regulatório experimental pela assinatura do Termo Aditivo Contratual, em discussão no âmbito do Processo nº 50500.276322/2022-89; (IV) mantém a condição de regularidade de seus administradores e sócios, sem o qual sequer poderiam seguir atuando na concessão; (V) não está proibida de participar de licitação ou de receber outorga de concessão ou foi declarada inidônea ou cassada, nos últimos 5 anos; e (VI) já demonstrou sua capacidade técnica para o serviço ao receber o ato de outorga. De outra forma, nos termos do art. 11, da Resolução nº 5.999/2022: (I) já detém o dever de receber e responder as manifestações dos usuários, por força do contrato de concessão, mantendo, por isso, Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC), monitorado por esta ANTT; (II e III) apresentou e discutiu durante os trabalhos do GT de Free Flow medidas de transparência em relação às regras de comunicação, bem como análise dos principais riscos relacionados à segurança da informação, qualidade dos serviços prestados e tratamentos de dados pessoais; (IV) apresentou cronograma operacional indicativo (13128685); (V) apresentou contingência para descontinuação ordenada da atividade regulamentada, bem como plano de comunicação (15103885, 15103886, 15103887), ora em debate com as áreas técnicas para aprimoramento; (VI) absteve-se de indicar informações contidas na documentação exigida, cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos; e manifestar, expressamente, que anui com a possibilidade de a ANTT compartilhar suas informações com terceiros (15103889).

4.5 Feita a análise e expostos os fundamentos, bem como acatadas as recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT, compôs-se a Minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (15420740) e demais documentos de instrução, que devem ter seu devido seguimento para materializar o teste pretendido.

(Grifos Nossos)

3.7. Cabe salientar que a partir dos trabalhos do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria DG nº 460 (SEI nº 13623007), a GERER elaborou proposta de Termo de Referência de Ambiente

Regulatório Experimental, o qual foi objeto de Processo de Participação e Controle Social na forma de Tomada de subsídios, de forma a promover o aprimoramento do texto proposto. Após isso, tendo-se compiladas as contribuições e feitos os acréscimos e ajustes pertinentes, considerados pela equipe daquela gerência, foi materializado a minuta do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (SEI nº15141134), o qual foi submetido à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT. Tendo essa se pronunciado nos termos do PARECER n. 00025/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 15412603) aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00039/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 15412606).

3.8. Ato contínuo, a equipe da GERER acatou recomendações da PF-ANTT promovendo os ajustes decorrentes, compilados nos termos da minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (*sandbox* Regulatório) acostada a estes autos sob o número 15420740, o qual congrega as diretrizes necessárias para a implementação do teste experimental do Free Flow em tela e que, portanto, vai nortear acerca dos temas a serem abordadas pelo termo aditivo contratual a ser firmado, de que trata o §5º, do art. 18, da Resolução nº 5.999/2022.

3.9. Salienta a área técnica a relevância do Plano de Trabalho parte integrante parte do Termo de Referência de Ambiente Experimental que especifica ações que tem por objeto a realização do teste de pedagiamento eletrônico (Free Flow), a ser autorizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em caráter temporário, no âmbito da regulação experimental (*Sandbox* Regulatório), nos locais delimitados para as praças de pedágio da BR 101/RioSP (Itaguaí, Mangaratiba e Paraty), administrado pela CCR RioSP.

3.10. Concluindo a GERER por meio da referida NOTA TÉCNICA SEI Nº 8360/2022/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14666246) opina pelo prosseguimento das tratativas e sugerindo a "submissão à Diretoria Colegiada da Agência, com vistas a aprovar o Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental a ser celebrado entre a ANTT e a Concessionária CCR RioSP, visando o teste de sistema de cobrança em fluxo livre (FREE FLOW) na BR 101/RJ, conforme minuta de Deliberação e Anexo" e "respectivamente e publicação de Portaria visando a constituição da Comissão de *Sandbox* acima referida."

DA PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO DA SUROD

3.11. Por fim, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD por meio do Relatório à Diretoria nº 65/2023 (SEI nº 15420708) apresenta a proposta de encaminhamento

22. Isso posto, encaminha-se o presente processo para submissão do tema à Diretoria Colegiada da Agência, com vistas a aprovar o Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental a ser celebrado entre a ANTT e a Concessionária CCR RioSP visando o teste de sistema de cobrança em fluxo livre (FREE FLOW) na BR 101/RJ, conforme minuta de Deliberação e Anexo, que se apresentam consoante documentos 15420731 e 15420740, respectivamente e publicar a Portaria visando a constituição da Comissão de *Sandbox*, acima referida.

DOS AJUSTES AO TERMO DE REFERÊNCIA DE AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL

3.12. Esta DLL, no que se refere ao Termo de Referência de ambiente regulatório experimental, verificou que a subcláusula 7.4 apresenta forma inadequada ao tratar da fiscalização de evasão de pedágio no início do período do Ambiente Regulatório Experimental (*Sandbox* Regulatório). Como já evidenciado, trata-se de utilização de tecnologia que, embora já exista em outros países, será utilizada pela primeira vez no Brasil em uma concessão rodoviária. Portanto, é do interesse público que haja um período para que os usuários possam se adaptar a esta tecnologia. Considerando, também, as manifestações técnicas e jurídicas constantes do processo SEI 50500.276322/2022-89, que formalizará o necessário Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 03/2021, para materialização do referido *Sandbox* Regulatório, optou-se por dar nova redação a subcláusula 7.4, clarificando seu objetivo. Desta forma, a redação adotada é: A fiscalização da evasão de pedágio se iniciará após 3 (três) meses do início da operação do sistema de cobrança em Fluxo Livre (Free Flow) na Rodovia BR-101, período em que serão expedidas apenas notificações de alerta e cobrança aos usuários que não efetuem o pagamento.

3.13. Ainda, ao analisar o Plano de Trabalho, parte integrante do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (*Sandbox* Regulatório), ao estipular o cronograma para o início das atividades de cobrança do pedágio eletrônico, apresentava data fixa. No entanto, o início das atividades de cobrança do pedágio está condicionada a cláusula contratual relativa ao atendimento pela concessionária de condições específicas. Dessa forma, alterou-se o cronograma para condicioná-lo à referida cláusula contratual, conforme quadro a seguir:

Etapa	Responsável	Especificação	Cronograma	Cronograma ajustado
Implantação da cobrança automática de pedágio (free flow)	CCR RioSP	Início das atividades de cobrança do pedágio eletrônico	de 02/03/2023 (30 dias após o início da operação assistida) a dez/2024 ou fim da	da autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela ANTT nos termos da cláusula 19.2 do contrato de concessão e no mínimo 30 dias após o

			prorrogação (se houver)	prorrogação depois após o início da operação assistida a dez/2024 ou fim da prorrogação (se houver)
--	--	--	----------------------------	---

3.14. Pelo acima exposto e dos elementos constantes dos autos, entendo que foram cumpridos os requisitos legais e que primeiro ambiente Regulatório Experimental (*sandbox* Regulatório) desta ANTT a ser veiculado na forma do teste de sistema de cobrança em fluxo livre (Free Flow) a ser praticado pela Concessionária CCR RioSP na BR 101/RJ encontra-se apto ao prosseguimento por meio da celebração de Termo de Referência entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Concessionária.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por:

- a) Aprovar a minuta de Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (*Sandbox* Regulatório) e Plano de Trabalho, a ser celebrado entre a ANTT e a CCR RioSP, visando o teste de sistema de cobrança de pedágio eletrônico em fluxo livre (Free Flow), na BR 101/RJ, conforme a documentação acostada aos autos do Processo Administrativo nº 50500.172066/2022-51.
- b) Determinar a divulgação do Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental (*Sandbox* Regulatório) no endereço eletrônico da ANTT.
- c) Tendo em vista o caráter experimental, a fiscalização da evasão de pedágio se iniciará após 3 (três) meses do início da operação do sistema de cobrança do pedágio eletrônico de que trata o Termo de Referência de Ambiente Regulatório Experimental.

4.2. Nos termos da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DLL (SEI 15477790), e MINUTA DE TERMO DE REFERÊNCIA DE AMBIENTE REGULATÓRIO EXPERIMENTAL (SEI nº 15484472) acostados aos autos.

Brasília, 16 de fevereiro de 2023.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 16/02/2023, às 16:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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 15462395 e o código CRC 63686AAB.

Referência: Processo nº 50500.172066/2022-51

SEI nº 15462395

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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